This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ КОММИССІЯ ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА ВЪ РОССІИ

UC-NRLF
B 4 579 033

ДОКЛАДЪ
О
ПЕРЕВОЗКѢ СКОТА
МЯСНЫХЪ И МОЛОЧНЫХЪ
ПРОДУКТОВЪ

Digitized by Google

ШКАФЪ 24/3
ПОЛКА VII
№ 3.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

on 109
Dem Tudu
Nu II and 2
II 5
W 8

Digitized by Google

Высочайше учрежденная Коммисія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

ДОКЛАДЪ

О

ПЕРЕВОЗКѢ СКОТА

МЯСНЫХЪ и МОЛОЧНЫХЪ

ПРОДУКТОВЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типо-Литографія Д. И. Шкметкина, Разъѣзжая, № 20.
1881.

Digitized by Google

Печатано по распоряженію **Высочайше учрежденной Коммиссіи для изслѣдованія желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи.**

Digitized by Google

UNIV. OF CALIFORNIA
HE2321
L7R87

Важное значеніе скотоводства въ Россіи не подлежитъ сомѣнѣнію.

Нѣтъ, кажется, ни одной такой губерніи, въ которой оно не играло бы весьма существенную роль въ благосостояніи населяющихъ ея жителей. На далекихъ восточныхъ и юго-восточныхъ окраинахъ, гдѣ, за недостаткомъ рабочихъ рукъ, не только не обработываются громадныя пространства земли, но съ нихъ даже не успѣваютъ убирать всего сѣна—въ заволжскихъ, донскихъ и сѣверо-кавказскихъ степяхъ—разводится гуртовой скотъ, почти никогда невидящій работы и предназначенный спеціально для торговли,—это мясной, извѣстный въ Петербургѣ подъ именемъ черкасскаго, скотъ. Въ губерніяхъ черноземной полосы, малороссійскихъ и новороссійскихъ, обладающихъ почвою, хотя и дающею урожай безъ удобренія, но требующею надлежащей, глубокой обработки, для чего необходима рабочая сила, способная на продолжительный и тяжелый трудъ,—быки являются подобной рабочей силой и замѣняютъ лошадь. Хотя, въ этой мѣстности быки также идутъ въ продажу, на убой, но это совершается только тогда, когда они выполнили свое главное назначеніе и по болѣзни или старости дѣлаются неспособными для работы. Въ средней полосѣ Россіи, почва которой даетъ надлежащій урожай только въ такомъ случаѣ, если ея достаточно удобрятъ, навозъ является

M249481

Digitized by Google

краеугольнымъ камнемъ земледѣльческаго промысла, и скотъ содержится главнымъ образомъ для полученія отъ него столь драгоцѣннаго навоза. Во всѣхъ уже перечисленныхъ нами мѣстностяхъ Россіи отъ скота получаютъ еще молочные продукты, которые играютъ чрезвычайно важную роль въ дѣлѣ народнаго питанія, такъ какъ замѣняютъ для бѣднаго класса почти недоступное ему мясо. Но молочное хозяйство въ этихъ мѣстностяхъ является только подспорьемъ; характеръ же настоящаго торговаго дѣла оно получаетъ въ сѣверныхъ губерніяхъ, гдѣ почва даже при надлежащемъ удобреніи не даетъ большихъ урожаевъ, и получаемыхъ съ нея продуктовъ далеко не хватаетъ на пропитаніе мѣстнаго населенія. Въ этой полосѣ Россіи молочное хозяйство съ каждымъ годомъ все больше и больше развивается и обѣщаетъ въ самомъ недалекомъ будущемъ стать одною изъ видныхъ отраслей не только внутренней, но и внѣшней торговли. Если ко всему сказанному прибавить еще почти ежегодные неурожаи, появленіе жучковъ и другія условія, доведшія земледѣльческій промыселъ до крайне бѣдственнаго состоянія, то сдѣлается понятною неизбѣжная необходимость подыскать другой объектъ для хозяйствованія, который далъ бы возможность уменьшить количество посѣвовъ, безъ нарушенія экономическихъ интересовъ населенія. Подобнымъ предметомъ хозяйствованія можетъ быть у насъ скотоводство, почему понятно то вниманіе, которое удѣляютъ въ послѣднее время этой отрасли сельско-хозяйственнаго промысла, какъ правительственные и общественные органы, такъ и частныя лица. Нем алое количество работы было посвящено изученію условій, препятствующихъ русскому скотоводству стать на надлежащую высоту; въ числѣ этихъ тормазовъ развитія его далеко не послѣднее мѣсто занимаютъ *условія транспортировки скота и получаемыхъ отъ него продуктовъ*. Особенно важное значеніе они имѣютъ въ такой странѣ, какова Россія, гдѣ мѣста разведенія

Digitized by Google

скота отдѣлены отъ главныхъ центровъ потребленія сотнями и тысячами верстъ. У насъ стоимость доставки названныхъ продуктовъ является однимъ изъ замѣтныхъ факторовъ, вліяющихъ на цѣнность ихъ, а слѣдовательно и дѣлаетъ эти продукты первой необходимости менѣе доступными для бѣднаго и самаго многочисленнаго класса населенія. На основаніи всего вышеизложеннаго С.-Петербургская Подкоммиссія не могла не обратить особеннаго вниманія на этотъ вопросъ и выработала подробную программу для изученія его во всей Россіи, но выполненіе ея не могло быть осуществлено, почему Подкоммиссія рѣшила ограничиться составленіемъ доклада по этому вопросу относительно своего только района—Петербургскаго, впрочемъ, имѣющаго мало самостоятельнаго значенія въ дѣлѣ торговли скотомъ, такъ какъ главный рынокъ района—Петербургъ, находится въ большой зависимости отъ московскаго рынка. Хотя изслѣдованію передвиженія скота посвящено было не мало трудовъ, но обстоятельнаго свода данныхъ о размѣрахъ этого передвиженія, о главныхъ районахъ, поставляющихъ скотъ, о характерѣ передвиженія, измѣненіи его сообразно времени года и пр.—нѣтъ нигдѣ, и необходимыя для разрѣшенія всѣхъ этихъ вопросовъ данныя разбросаны въ мало извѣстныхъ и трудно доступныхъ для публики отчетахъ желѣзныхъ дорогъ. Поэтому Подкоммиссія сочла необходимымъ, кромѣ выясненія общаго характера передвиженія скота въ ея районѣ и условій, при которыхъ оно совершается, собрать всѣ имѣющіяся въ отчетахъ дорогъ числовыя данныя по этому предмету, дабы представить полную и подробную картину передвиженія; а такъ какъ данныя за одинъ годъ не могутъ дать полнаго представленія о положеніи дѣла, то остановились на 5 лѣтнемъ періодѣ—1875—1879 гг. Но при выполненіи этого предположенія пришлось натолкнуться на непреодолимыя трудности. Прежде всего у нѣкоторыхъ дорогъ во время состав-

Digitized by Google

ленія доклада (Августа мѣсяца 1880 года) не были готовы и отпечатаны отчеты за 1879 г, напримѣръ: Николаевской, Варшавской, Финляндской и др. Далѣе, всѣ дороги ведутъ отчетность не по одной системѣ, а каждая придерживается своей номенклатуры перевозимыхъ предметовъ, при чемъ довольно часто по такому разнообразному отдѣлу продуктовъ каковы мясные, имѣется только одна графа „мясо", напримѣръ въ отчетахъ Новгородской дор. Скотъ иногда безъ всякихъ распредѣленій его на сорта показанъ подъ одной графой—Финляндская дор. Нѣкоторыя дороги—Балтійская и Новоторжская—не показываютъ въ отчетахъ станцій назначенія и проч. Но всего этого мало. Каждая дорога не придерживается строго одной и той же системы, а видоизмѣняетъ ее чуть-ли не ежегодно, то дополняя новыми графами, то выбрасывая старыя; напримѣръ въ отчетахъ главнаго общества по Николаевской дор. за всѣ года показано количество перевозимыхъ быковъ, телятъ и др. мелкихъ животныхъ отдѣльно; для 1877 же года почему-то сдѣлано исключеніе и существуетъ только двѣ графы: „крупный" и „мелкій". Въ виду какихъ соображеній это сдѣлано, сказать довольно трудно. Болѣе подробныя указанія на этотъ счетъ будутъ сдѣланы при изученіи каждой дороги въ отдѣльности; здѣсь-же необходимо замѣтить, что лучшими по обработкѣ въ отношеніи скота должны быть признаны отчеты Рыбинско-Бологовской дор. и Николаевской за 1878 годъ. Этотъ послѣдній отчетъ положительно безпримѣрный для нашихъ дорогъ и желательно, чтобы главное общество на будущее время вело отчеты въ томъ-же духѣ, но не для одной только Николаевской, а для всѣхъ своихъ линій тѣмъ болѣе, что ему врядъ-ли можно оправдываться дороговизною изданія—этою обычною отговоркою всѣхъ желѣзнодорожн. правленій. Но ни въ одномъ отчетѣ нѣтъ данныхъ, не говоримъ уже о постанціонномъ и помѣсячномъ передвиженіи товаровъ, а просто о помѣсячномъ, исключая только живаго товара. Поэтому

Digitized by Google

пришлось обратиться къ правленіямъ дорогъ, прося дать свѣденія о помѣсячномъ передвиженіи мясныхъ и молочныхъ продуктовъ и, не желая сильно обременять ихъ побочною работою, ограничиться данными за какой либо одинъ годъ. Понятно, что при такихъ условіяхъ первоначальная мысль подкоммиссіи—дать обработанную по одной системѣ картину передвиженія скота, мясныхъ и молочныхъ продуктовъ—осталась невыполненною, а пришлось ограничиться только собираніемъ всего, что имѣется въ отчетахъ, при чемъ обращено главное вниманіе на опредѣленіе мѣстъ нагрузки, почему въ таблицахъ для графы „отправлено" подведены общіе итоги за всѣ года и высчитаны $^0/_0$ отношенія. Для графы же „прибыло" подобныхъ вычисленій не сдѣлано, такъ какъ пункты потребленія гораздо малочисленнѣе (ихъ легко видѣть и безъ этого), а также не у всѣхъ дорогъ имѣются для сего данныя.

Матерьялами для доклада послужили:

I. Главнаго Общества: a) Статистика движенія и выручки по всѣмъ 3 линіямъ. 1875, 1876, 1877 и 1878 гг.

b) Статистическ. свѣдѣнія о движеніи товаровъ по С.П.бурго-Варшавской желѣзной дорогѣ 1877 и 1878 г.г.

c) Статистическ. свѣдѣнія о движеніи товаровъ по Николаевской желѣзной дор. 1875, 1876 и 1877 г.

d) Сборникъ статистич. свѣдѣній о движеніи товаровъ по Николаевской дорогѣ съ указаніемъ станцій и дорогъ отправленія и назначенія 1878 г.

II. Отчеты правленія общества Балтійской жел. дор. 1875, 1876, 1877, 1878 и 1879 гг.

III. Отчеты управленія правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Финляндіи. 1875, 1876, 1877 и 1878 гг.

Digitized by Google

IV. Отчеты правленія общества Новгородской узкоколейной ж. д. 1875, 1876, 1878 и 1879 гг.

V. Отчеты правленія общества Рыбинско-Бологовской жел. дор. 1875, 1876, 1877, 1878 и 1879 гг.

VI. Отчеты правленія общества Новоторжской желѣзной дороги. 1875, 1876, 1877, 1878 и 1879 гг.

VII. Труды Высочайшее учрежденной для изслѣдованія желѣзнодор. дѣла въ Россіи т. 2, ч. 1, от. 1.

VIII. Доклады СПБ. Подкомиссіи:
a) объ условіяхъ перевозки грузовъ
b) по санитарной части
d) по вопросу о тарифахъ.

IX. Бліохъ. Изслѣдованія по вопросамъ, относящимъ къ производству торговли и передвиженію скота и скотскихъ продуктовъ. СПБ. 1876 г.

X. По вопросу о продовольствіи столицы мясомъ СПБ. 1870 г.

XI. Кровцовъ. Скотопригонный дворъ въ Петерб. СПБ. 1879 г.

XII. Отчеты министерства внутреннихъ дѣлъ: часть ветеринарная за 1877 и 1878 гг. Арх. Вет. Нор. 1878 и 1879 г.

XIII. Ковалевскій и Левицкій. Статистическій очеркъ молочнаго хозяйства въ средней и сѣверной полосахъ Европейской Россіи СПБ. 1879 г.

XIV. Викбергъ. Молочное хозяйствовъ Финляндіи СПБ. 1879 г.

Кромѣ того матерьялами для этого доклада послужили

Digitized by Google

поданныя Подкоммиссіи заявленія и данныя, собранныя ею во время разъѣздовъ и при опросѣ лицъ, заинтерисованныхъ или свѣдущихъ въ дѣлѣ перевозки скота, мясныхъ и молочныхъ продуктовъ.

Поступившіе послѣ составленія доклада С.-Петербургской Подкоммиссіи, отдѣльный докладъ Варшавской Подкоммиссіи о перевозкѣ скота и мяса, а также сборникъ заявленій Юго-западной Подкоммиссіи вынудили пополненіе нѣкоторыхъ отдѣловъ доклада свѣдѣніями о перевозскѣ скота на дорогахъ Царства Польскгао и Юго-Западныхъ.

Digitized by Google

ОТДѢЛЪ I.

Общія условія передвиженія.

Въ составъ петербургскаго района желѣзныхъ дорогъ вошли двѣ такія, которыя не будутъ разсматриваться въ настоящемъ докладѣ; это-именно: уральская и нежегородская. Первая совершенно уединена отъ остальной сѣти желѣзныхъ дорогъ и въ дѣлѣ перевозки скота, мясныхъ и молочныхъ продуктовъ не играетъ никакой роли; вторая же всецѣло принадлежитъ московскому рынку, и изученіе условій передвиженія по ней названныхъ предметовъ неизбѣжно повлекло-бы къ болѣе обстоятельному изслѣдованію этого дѣла во всемъ московскомъ районѣ, что не входитъ въ кругъ дѣятельности Петербургской Подкоммиссіи. Остальныя линіи, расположенныя какъ бы по радіусамъ, центромъ которыхъ является Петербургъ, соединяютъ этотъ послѣдній съ центральными, западными и югозападными губерніями, а также и съ Финляндіей. Всѣ эти линіи распадаются на двѣ группы: къ первой относятся тѣ, которыя преимущественно доставляютъ разсматриваемые въ этомъ докладѣ продукты къ столицѣ, при чемъ обратное передвиженіе ихъ почти отсутствуетъ. Это дороги съ центростремительнымъ характеромъ—*Николаевская* съ ея боковыми путями: Новгородскою, Новоторжскою, Рыбинско-Бологовскою и Боровичскою дорогами и *Варшавская*. Вторая группа образуется также двумя дорогами *Балтійскою*

Digitized by Google

и *Финляндскою* съ характеромъ болѣе центробѣжнымъ, что особенно выражено для послѣдней дороги. Но, впрочемъ, одинъ сортъ продуктовъ—молочныхъ—является какъ бы связующимъ звѣномъ между двумя группами, такъ какъ передвиженіе ихъ болѣе правильно распредѣляется между обѣими направленіями; они, кромѣ Петербурга, идутъ въ значительныхъ размѣрахъ къ Москвѣ и черезъ Ревель и Гельсингфорсъ заграницу. Все таки главнымъ образомъ передвиженіе по перечисленнымъ путямъ сводится къ снабженію Петербурга и его окрестностей пищевыми веществами, почему необходимо нѣсколько остановиться на этой сторонѣ дѣла. Согласно послѣднимъ научнымъ даннымъ, принято считать $^3/_4$ фунта достаточнымъ количествомъ для суточнаго пропитанія человѣка, если онъ имѣетъ при этомъ около 2 ф. хлѣба. Въ годъ же на 700000 населенія Петербурга это составитъ 4,790,625 пудовъ. Чтобы опредѣлить теперь совершенно точно количество мясныхъ продуктовъ, ежегодно потребляемыхъ столичнымъ населеніемъ необходимо имѣть подробныя свѣдѣнія о продажѣ крупнаго и мелкаго скота для убоя на всѣхъ рынкахъ города, знать количество привоза всякихъ мясныхъ продуктовъ по желѣзнымъ дорогамъ и помимо ихъ. Но, благодаря совершенному отсутствію сколько нибудь удовлетворительной статистиски города, точныхъ и безспорныхъ данныхъ по предмету настоящаго доклада не существуетъ. Есть разбросанныя отрывочныя данныя, на основаніи которыхъ можно дѣлать только гадательныя предположенія, сказать же что-либо положительное трудно. Данныя о потребленіи крупнаго скота сосредоточены на скотопригонномъ дворѣ, помимо котораго не можетъ быть убито ни одной головы. Другое дѣло мелкій скотъ—свиньи, телята и овцы; эти животныя продаются не только на скотопригонномъ дворѣ, но и на всѣхъ другихъ рынкахъ города, гдѣ ихъ никто не усчитываетъ. И на скотопригонномъ дворѣ часто случается такъ, что, не будучи проданы, тѣ же животныя

Digitized by Google

пригоняются во второй и третій разъи записываются опять, какъ вновь прибывшія, вслѣдствіе чего даваемыя свѣдѣнія нѣсколько преувеличены.

Относительно же потребленія привознаго битого мяса и другихъ видовъ мясныхъ продуктовъ, кромѣ свѣдѣній, доставляемыхъ желѣзнодорожными отчетами, нѣтъ никакихъ. Однако необходимо, хотя приблизительно, опредѣлить количество потребляемыхъ въ Петербургѣ мясныхъ продуктовъ. Съ этою цѣлью составлены двѣ таблицы №№ 1 и 2. Въ первой заключаются данныя о продажѣ крупнаго рогатого скота за 16 лѣтній періодъ, составленныя до 1874 г. по даннымъ Г. Бліоха, а за остальные года по свѣдѣніямъ обязательно сообщеннымъ ветеринаромъ петербургскаго скотопригонного двора Кравцовымъ. Вторая же, на основаніи данныхъ скотопригоннаго двора, указываетъ размѣры продажи мелкаго скота за 6 лѣтній періодъ. Для обѣихъ таблицъ высчитано среднее ежегодное количество потреблямыхъ животныхъ, но по причинѣ различныхъ періодовъ эти среднія цифры не могутъ быть сравниваемы, почему приходится и для крупнаго скота взять среднюю цифру за послѣднія 6 лѣтъ. Средній убой за шести лѣтній періодъ будутъ для крупнаго скота 159,147 гол. для телятъ 97,356, свиней 27,458 и овецъ 27,918 головъ. Къ цифрамъ, показывающимъ убой мелкаго скота, какъ было уже сказано преувеличеннымъ, необходимо еще прибавить количество убиваемыхъ животныхъ на другихъ рынкахъ. Данныхъ объ этомъ за послѣдніе годы нѣтъ почему приходится принять за норму свѣдѣнія, имѣющіяся въ брошюркѣ, изданной въ 1870 г. бывшею въ то время комиссіею по удешевленію мяса: „по вопросу о продовольствіи столицы мясомъ;“ годовыя количества даваемыя этой брошюркой расчитаны не съ 1 января, а съ 1-го апрѣля по 1-е апрѣля слѣдующаго года.

Digitized by Google

Убито мелкаго скота:

	въ 1866 г.	1867 г.	1868 г.	1869 г.
на литовскомъ рынкѣ.	26668 гол.	27530	26415	28757
„ ямскомъ „	21180. „	17749	21700	20504
„ никольскомъ „	не показ.	37504	39862	36104
Всего . .	44,848.	82,783.	87,977	85,365

Среднее число за три года (въ четвертомъ нѣтъ данныхъ для никольскаго рынка) будетъ 85,375 головъ всѣхъ сортовъ мелкаго скота. Мы примемъ всѣ эти данныя, хотя будемъ помнить, что по отношенію къ мелкому скоту они значительно преувеличены, и, чтобы выразить все это количество животныхъ въ пудахъ, приведемъ мелкій скотъ къ единицѣ крупнаго, одна голова котораго принимается ровною 4 свиньямъ или 10 овцамъ и телятамъ. Чтобы отдѣлить свиней отъ другихъ сортовъ скота изъ полученного только что количества убоя помимо скотопригоннаго двора, необходимо, сообразно даннымъ таблицы № 2, отчислить на долю первыхъ 18%, что составитъ 15,265 головъ. Такимъ образомъ въ годъ потребляется мяса здѣшняго убоя: крупнаго рогатого скота 159,147 головъ; свиней 42,723 или переведенныхъ на крупный рогатый скотъ 10,680 гол. овецъ и телятъ 195,384 штуки или переведенныхъ на круп. скотъ 19,583 г.; всего-же крупнаго скота 189,410 головъ. Принимая, какъ это обыкновенно дѣлается у насъ, вѣсъ средней головы рогатаго скота въ 16 пудовъ, все количество потребляемаго мяса здѣшняго убоя выразится цифрою 3,030,560 пудовъ.

Однако мясо здѣшняго убоя потребляется не равномѣрно круглый годъ. Если взглянуть на мѣсячныя колебанія торговли скотомъ, заключающіяся въ тѣхъ-же таблицахъ, то рѣзко бросится раздѣленіе года на двѣ половины

Digitized by Google

холодную отъ ноября по апрѣль включительно и на теплую—отъ мая до октября включительно.

Изъ всего годоваго количества убивается:

	въ теплую $^1/_2$ года:	въ холодную:
Черкасскихъ быковъ	74%	26%
„ русскихъ . .	72,3%	27,7%
Телятъ	52%	48%
Свиней	53%	47%
Овецъ	82,3	17,7%

Быки и овцы, слѣдовательно, убиваются преимущественно въ теплую половину года; телята-же и свиньи болѣе равномѣрно. Все недостающее количество мяса въ зимнюю половину года привозится въ Петербургъ уже битымъ въ видѣ московскихъ „парныхъ“ или мерзлыхъ тушъ. Первыя, хотя считаются мясомъ высокаго качества, не могутъ конкурировать съ мясомъ здѣшняго убоя, которое всегда предпочитается и дороже цѣнится. Мерзлое же мясо низкаго достоинства и малоцѣнно. За неимѣніемъ какихъ либо данныхъ о ходѣ торговли битымъ мясомъ въ Петербургѣ, приходится воспользоваться данными, собранными въ таблицахъ, помѣщенныхъ въ приложеніи къ настоящему докладу, о привозѣ мясныхъ продуктовъ въ Петербургъ, которыя, однако должны быть ниже дѣйствительныхъ, такъ какъ Петербургъ снабжается этими продуктами изъ прилегающихъ къ нему мѣстностей, помимо желѣзныхъ дорогъ, хотя подобное передвиженіе врядъ ли можетъ достигать значительныхъ размѣровъ. Останавливаемся на данныхъ 1876 года, какъ такого, свѣдѣнія о которомъ помѣщены въ отчетахъ всѣхъ дорогъ. Въ этомъ году въ Петербургъ прибыло разныхъ сортовъ мяса:

Digitized by Google

по Николаев. д.	Варшавской;	Балтійской;	Финляндск.;
1,203,159 п.	26,283 п.	4973 п.	3,360 п. *)

Къ этому количеству надо еще прибавить другіе мясные продукты, каковы: языки, колбаса, ветчина, дичь, птица и проч.

	433,076 п. **)	24,592 п.	3044 п.	11,659 п.
Итого	1,639,235 п.	50,875 п.	8017 п.	15,019 п.

Всего же въ теченіе года привозится битаго мяса и прочихъ мясныхъ продуктовъ 1.713,146 пудовъ или 36% общаго потребленія мяса. Прибавляя сюда 3.030,560 пудовъ или 64% общаго потребленія мяса мѣстнаго убоя, получимъ годовое снабженіе Петербурга= 4,743,706 пудамъ. [1])Такимъ образомъ привозъ почти что вполнѣ совпадаетъ съ количествомъ потребленія, такъ какъ получающійся дефицитъ въ 46,919 пудовъ, что на каждаго человѣка ежедневно составитъ 0,007 фунта, не имѣетъ особеннаго значенія. Однако приведенныя цифры далеки отъ абсолютныхъ, и по всей вѣроятности привозъ значительно отстаетъ отъ полученныхъ нами результатовъ тѣмъ болѣе, что въ дѣйствительности далеко не каждый обыватель потребляетъ въ день только $^3/_4$ ф. Всѣ сколько нибудь состоятельные люди потребляютъ значительно больше $^3/_4$ фунта мяса въ день, уменьшая тѣмъ самымъ порцію другихъ, преимущественно несостоятельныхъ людей, которые принуждены за-

*) Въ отчетѣ Финляндской дороги количества эти показаны въ центнерахъ и переведены въ пуды по расчету: 1 центнеръ=120 фунтамъ.

**) Въ отчетѣ 1876 года по Николаевской дорогѣ не показано количество перевозки этихъ продуктовъ, почему пришлось взять цифру 1878 года и допустить, что въ 1876 г. привозилось столько же.

[1]) Кромѣ указаннаго въ этомъ расчетѣ количества мяса. быки

Digitized by Google

мѣнять его или остальными менѣе питательными частями туши быка, или какими либо другими суррогатами, или вовсе голодать, почему необходимо способствовать увеличенію привоза мяса и притомъ такого, которое было-бы болѣе доступно по цѣнѣ. Какую же роль играютъ желѣзныя дороги въ дѣлѣ доставки въ столицу пищевыхъ веществъ. Относительно мяса данныя уже были приведены; для крупнаго же и мелкаго скота возьмемъ данныя за 1878 годъ, изъ таблицы № 1 и сравнимъ ихъ съ данными, даваемыми приложеніемъ къ настоящему докладу. Въ этомъ году продано на скотопригонномъ дворѣ:

Крупнаго 173,789 шт. Мелкаго всѣхъ сор. 7.156,710 шт.
Привезено же по

Николав. д.	149,296	шт.	55,743	шт.
Варшав. „	8,163	„	16,319	„
Балтійск. „	6,432	„ [2])	5,107	„ [3])
Финлянд. „	1,798	„ [4])	не показано.	
Всего	165,689	кр. и	77,169	мелк.

даютъ еще такъ называемый «сбой», подъ именемъ котораго подразумѣвается: кожа, сало и такія части каковы: гусакъ (печень и легкія), рубцы, студень, почки и селезенка. Всѣ эти части, кромѣ кожи и сала, идутъ такъ называемымъ гусачникамъ, которые продаютъ ихъ въ изготовленномъ видѣ на лоткахъ или въ простонародныхъ кухмистерскихъ, напр. въ домѣ Вяземскаго и др. Среднимъ числомъ вѣсъ тѣхъ частей сбоя, которыя идутъ въ пищу, можно принять около трехъ пудовъ, что, на вычисленное нами количество убиваемыхъ здѣсь быковъ 189.440 гол., составитъ 558.230 пудовъ въ годъ.

[2]) Показано общее число передвиженія 9649 гол. Мы принимаемъ привозъ въ Петербургъ=2/3 всего количества; дѣйствительно въ 1879 г., по словамъ начальника Петербургской товарной экспедиціи, прибыло 6029 штукъ.

[3]) Мелкій скотъ взятъ весь, какой только передвигался, такъ какъ онъ привозится исключительно въ Петербургъ.

[4]) Общее количество 2697; взято по расчету 2/3.

Digitized by Google

Слѣдовательно помимо желѣзныхъ дорогъ доставлено 8,100 гол. крупнаго скота, вычитая изъ этого количества 3122 штуки городскаго скота, проданнаго на убой, получимъ пригонъ 4.278 гол. Мелкій прибываетъ въ Петерб. по водянымъ путямъ и на подводахъ, а свиньи и овецы гономъ въ колич. 79,601 шт. т. е. болѣе половины, что вполнѣ объясняется дороговизною тарифа за перевозку этого сорта животныхъ.

Желѣзныя дороги, слѣдовательно, играютъ весьма важную роль въ дѣлѣ продовольствія столицы и ея окрестностей, такъ какъ почти всѣ дачныя мѣста получаютъ мясныя продукты изъ Петербурга. Спрашивается теперь, откуда берутся перевозимые ими предметы; получаютъ ли онѣ ихъ изъ мѣстностей, по которымъ сами проходятъ, или продукты эти доставляются на нихъ дорогами прямаго сообщенія, боковыми вѣтвями или какими нибудь иными путями сообщенія. Для рѣшенія этого вопроса необходимъ познакомиться нѣсколько съ характеромъ разсматриваемыхъ дорогъ. Изъ нихъ главныя:

I. Николаевская съ ея боковыми вѣтвями: Новгородскою Новоторжскою, Рыбынско-Бологовскою и Боровичскою проходятъ по губерніямъ Московской, Тверской, Ярославской Новгородской и Петербургской. Всѣ эти губерніи лежатъ въ той полосѣ Россіи, гдѣ собственно мясной крупный рогатый скотъ не разводится. Здѣсь его эксплоатируютъ, либо какъ лабораторію для переработки мало доходного продукта—сѣна въ молоко и получаемые изъ него продукты, какъ напримѣръ въ Ярославской и Тверской губерніяхъ, гдѣ молочное хозяйство быстро развивается и стоитъ уже довольно прочно, либо какъ источникъ навоза, необходимаго для удобренія. Излишекъ скота въ довольно ограниченныхъ размѣрахъ идетъ въ продажу, на убой, въ Петерб., гдѣ извѣстенъ подъ именнмъ „русскаго“, но по мелкости и плохому качеству мяса неохотно потребляется, почему идетъ преимущественно на калбасы и въ лавки от-

Digitized by Google

даленныхъ частей города и даже окрестныхъ деревень. Стоимость русскаго мяса ниже всѣхъ другихъ сортовъ. Главная же масса скота, идущая по этой группѣ,—это степной „черкасскій“ скотъ, мясо котораго славится во всей Россіи, а въ Петербургѣ преимущественно, но за то оно самое дорогое. Приходитъ черкаскій скотъ главнымъ образомъ изъ киргизскихъ степей, донской и кубанской областей и мало и ново-россійскихъ губерній по направленію сибирскаго, донскаго и старорусскаго трактовъ къ Рыбинску и Москвѣ, гдѣ и грузится на желѣзныя дороги. Почти весь мелкій скотъ на Николаевскую дорогу доставляется Новгородскою губерніею. Мясные продукты, подобно быкамъ, поступаютъ на Николаев. дорогу изъ-за предѣловъ ея района и передаются на нее боковыми путями или дорогами прямаго сообщенія.

II. Варшавская дорога, по своей длинѣ и тяготѣнію къ центрамъ населенія, раздѣляется на два участка: сѣверный отъ Петербурга до Вильно, интересы котораго тѣсно связаны съ Петербургомъ, и южный отъ Вильно до Варшавы съ вѣтвью къ Вержболово; этотъ участокъ тяготѣетъ больше къ Варшавѣ и границѣ и, какъ ближе относящійся къ районамъ Варшавской и Рижской Подкоммиссій, будетъ затронутъ въ настоящемъ докладѣ слегка.

Сѣверный участокъ проходитъ по Вилинской, Витебской, Псковской и Петербургской губерніямъ. Здѣсь разводится мелкій рогатый скотъ спеціально для навоза и не въ значительномъ количествѣ поступаетъ въ продажу. Весь же хорошій-сѣрый украинскій скотъ поступаетъ на Варшавскую дорогу съ Ландварово-Роменской дороги, и привозится изъ Полтавской и Черниговской губерній. Идетъ также скотъ и съ Динабурго-Витебской дороги, попадая на нее изъ Смоленской губерніи, гдѣ онъ, будучи скупленъ на ярмаркахъ въ Малороссіи, откармливается до весны на бардѣ. Мелкій скотъ доставляется: овцы и свиньи Псковскою и Витебскою губ., при чемъ первыя иногда везутся

Digitized by Google

и изъ южнаго участка, но по причинѣ дороговизны тарифа лѣтомъ идутъ гономъ. Телята-же поступаютъ изъ Лужскаго уѣзда Петерб. губ. и сосѣднихъ съ нимъ мѣстностей Новгородской губерніи.

III. Балтійская дорога проходитъ по Эстляндской, Лифляндской и Петербургской губерніямъ, въ которыхъ молочное хозяйство стоитъ на высокой степени развитія. Кромѣ того здѣсь разводится особая порода мяснаго скота, извѣстная въ Петербургѣ подъ именемъ „ливонской"; по качеству мяса и цѣнности его этотъ скотъ занимаетъ среднее мѣсто между черкасскимъ и русскимъ. Количество перевозимыхъ дорогою продуктовъ можетъ вполнѣ служить выраженіемъ производительности края, по которому она проходитъ, потому что перевозитъ только мѣстные продукты; прямое сообщеніе съ другими дорогами весьма ограниченно. По характеру передвиженія она относится ко 2 группѣ дорогъ. Мясные и молочные продукты идутъ въ значительныхъ размѣрахъ изъ Петербурга; скотъ-же крупный (около 6—7000 въ годъ) и мелкій къ Петербургу.

IV. Еще болѣе рѣзко выраженъ этотъ характеръ у *Финляндской дор.*, которая скорѣе вывозитъ изъ Петербурга различныя продукты, нежели ввозитъ, за исключеніемъ скота, передвигающагося въ самыхъ ограниченныхъ размѣрахъ.

Вообще дорога эта, въ дѣлѣ снабженія Петербурга пищевыми продуктами, имѣетъ весьма мало значенія.

Болѣе подробно эта сторона доклада разработана во 2-мъ отдѣлѣ его и въ таблицахъ, помѣщаемыхъ въ приложеніи. Только относительно рогатаго скота тамъ нѣтъ надлежащихъ данныхъ потому, что онъ прибываетъ на дороги изъ мѣстностей, значительно отдаленныхъ отъ разсматриваемыхъ здѣсь желѣзнодорожныхъ путей, почему и составлена на основаніи данныхъ, сообщенныхъ вете-

Digitized by Google

ринаромъ петербургскаго скотопригоннаго двора, таблица № 3, показывающая мѣста первоначальнаго выхода скота, направленіе трактовъ, по которымъ онъ идетъ, и соотвѣтствующихъ имъ желѣзныхъ дорогъ.

Скотъ этотъ идетъ изъ окраинъ государства въ шести направленіяхъ, называемыхъ, скотопригонными трактами; каковы a) *сибирскій*, по которому прежде шелъ киргизскій и частью донской скотъ до самого Петербурга, минуя Москву. Послѣ-же запрещенія прогонять скотъ по Новгор. и Петерб. губерніямъ, онъ направился къ Рыбинску и Москвѣ, гдѣ и грузится на желѣзныя дороги. b) *донской*: изъ кубанской и донской областей и Воронежской губ. и c) *старорусскій*: изъ ново и мало россійскихъ губерній; по этимъ обоимъ трактамъ и въ настоящее время идетъ скотъ до Москвы. Прежде онъ и изъ Москвы въ Петербургъ шелъ гономъ по московскому тракту, теперь-же, какъ уже было сказано, весь грузится на Николаевскую дорогу. d) *Бѣлорусскій*: изъ губерніи Полтавской, Черниговской и Смоленской скотъ направляется, въ обходъ Москвы, прямо къ Петербургу, и не дальше, какъ въ 1879 г. по этому тракту пришло гономъ до самаго Петербурга 4 гурта около 840 гол. скота. Большею-же частью онъ прибываетъ по Варшавской дорогѣ. e) *Эстляндскій*, по которому шелъ скотъ изъ Прибалтійскаго края; теперь перевозится по Балтійской дорогѣ и f) *Финляндскій*: скотъ изъ Финляндіи гонится и теперь, при чемъ прогонъ все больше и больше возрастаетъ въ ущербъ желѣзнодорожной перевозкѣ. Такимъ образомъ передвиженіе скота гономъ постоянно сокращается, а въ предѣлахъ Петербургскаго района оно доведено до минимума и почти совершенно замѣнено желѣзными дорогами.

Главною побудительною причиною къ этому служитъ стремленіе возможно уменьшить прогонъ скота, дабы ограничить распространеніе разносимой повсей Россіи гуртовымъ скотомъ чумы, которая, благодаря чрезвычайной заразительности и легкости перепаса ея, все шире и ши-

Digitized by Google

ре распространялась, пока, судя по отчетамъ министерства внутреннихъ дѣлъ, не охватила въ 1878 году 44 губерній. По тому-же отчету:

	въ 1876 г.	1877 г.	1878 года.
отъ чумы пало:	159,710 гол.	215,362 гол.	321,885 гол.
на сумму . . .	4,791,300 р.	6,460,860 р.	9,656,550 руб.

при чемъ взята въ расчетъ средняя, обыкновенно у насъ принимаемая, стоимость головы рогатаго скота въ 30 руб. Но этимъ еще не ограничиваются потери отъ чумы.

Стоитъ только припомнить то, что уже было раньше сказано о значеніи скотоводства для экономическаго строя государства, чтобы понять какія громадныя, совершенно не поддающіяся вычисленію, косвенныя потери влечетъ за собою столь большая ежегодная утрата скота. Это обстоятельство давно уже заставило обратить вниманіе на замѣну прогона скота желѣзнодорожными путями и возбудить вопросъ объ обязательной желѣзнодорожной перевозкѣ, необходимость которой въ принципѣ признана и правительствомъ. Однако введеніе ея во всей Россіи не состоялось до сихъ поръ въ виду опасенія сильно поднять цѣну на мясо, которая и безъ того ежегодно все возрастаетъ и возрастаетъ.

Дѣйствительно, дороговизна желѣзнодорожной доставки въ сравненіи съ прогономъ скота, самый важный и чуть-ли не единственный основательный доводъ противъ обязательности этой мѣры. По свѣдѣніямъ, сообраннымъ Г. Бліохомъ, доставка одной головы крупнаго скота въ 1874 г. обходилась:

		гономъ на зеленомъ кормѣ	гономъ на сухомъ кормѣ.	по желѣз. дор.
отъ Кремен. до	Петерб.	16 р. 3 к.	38 р. 83 к.	30 р. 5 к.
„ Саратова	„	14 р. 88 к.	27 р. 78 к.	24 р. 45 к.

Digitized by Google

„ Оренбурга	„	13 р. 54 к.	37 р. 49 к.	не показано
„ Таганрога	„	17 р. 80 к.	33 р. 10 к.	35 р. 65 к.
„ Ростова до Москвы		8 р.	20 р. 5 к.	27 р. 36 к.

Изъ этихъ цифръ видно, что доставка скота на подножномъ кормѣ стоитъ очень дешево — вдвое меньше желѣзнорожной, а главная масса скота передвигается именно въ лѣтнюю пору. Доставка же на сухомъ кормѣ изъ Кременчуга и Саратова дороже желѣзнодорожной, а изъ Таганрога и Ростова дешевле. Хотя пониженіе тарифа, и притомъ значительное, возможно, но врядъ ли можно предполагать, чтобы онъ когда либо достигъ до одиноковаго уровня со стоимостью лѣтняго прогона. Нынѣшній высокій тарифъ прямое послѣдствіе хаотическаго положенія передвиженія скота. При теперешнихъ условіяхъ ни одна дорога не можетъ расчитывать на извѣстныя размѣры перевозки. Везти скотъ по желѣзной дорогѣ или гнать его ходомъ вполнѣ зависитъ отъ доброй воли ско то - промышленника, отъ состоянія пастбищъ, отъ существованія болѣзни въ гуртѣ или той мѣстности, гдѣ онъ будетъ проходить. А всѣхъ этихъ условій желѣзная дорога предусмотрѣть не можетъ и, боясь остаться безъ работы и понести убытки, не рѣшается ни затрачивать капиталы для устройства различныхъ приспособленій, необходимыхъ при перевозкѣ скота, ни понижать тарифъ, чтобы не терять, хотя на томъ маломъ количествѣ, которое будетъ по ней перевезено. Всѣмъ памятенъ случай, когда по распоряженію директора Николаевской дороги былъ пониженъ тарифъ за провозъ одной головы рогатаго скота отъ Москвы до Петербурга до 6 руб., и въ результатѣ вмѣсто увеличенія, получилось пониженіе перевозки, потому что сложились благопріятныя условія для прогона. Разумѣется дорога понесла убытокъ и вновь возвысила тарифъ. Другое дѣло, если будетъ установлена обязательная желѣзнодорожная перевозка. Количество скота, прибывающаго въ столицы и другіе населенные пункты,

Digitized by Google

болѣе или менѣе постоянно и колеблется не рѣзко; участіе каждой мѣстности въ передвиженіи его опредѣлить также нетрудно, почему для каждой дороги должна установиться извѣстная норма передвиженія, сообразно съ которою отъ нея могутъ быть потребованы различныя затраты. Въ виду важности дѣла можно было-бы нѣсколько регулировать движеніе скота, направить его на извѣстныя пути, въ обходъ другихъ, по которымъ его передвигается не много, съ цѣлью сконцентрировать движеніе на возможно меньшемъ количествѣ дорогъ, дабы отъ нихъ, какъ отъ получающихъ за скотъ хорошій доходъ, можно было-бы потребовать и пониженія тарифа и серьезнаго выполненія всѣхъ другихъ условій, которыми неизбѣжно должно быть обставлено передвиженіе скота. Для наглядности приведемъ примѣръ. Скотъ изъ сѣверной части Харьковской губерніи грузится въ Ромнахъ и идетъ по Роменской и Варшавской дорогамъ къ Петербургу, проходя пространство въ 1360 верстъ. Между тѣмъ онъ могъ бы быть нагружаемъ на станціи Ворожба курско-кіевскоой дороги и идти къ Петербургу черезъ Москву; этотъ путь, длиною въ 1272 версты, на 88 верстъ короче, что составляетъ экономію около 10 руб. на каждый вагонъ. Но ското-промышленники бѣгутъ, какъ огня, этого пути, потому что на немъ надо два раза перегружать скотъ, что связано съ громадными непріятностями, и предпочитаютъ, переплачивая, посылать его черезъ Вилейку, гдѣ установлено прямое сообщеніе. При обязательной перевозкѣ 5—6000 скота, идущаго по Роменской дорогѣ, могли бы быть направлены на Московско-Курскую, чѣмъ Роменская дорога была бы избавлена отъ необходимости производить значительныя расходы для столь незначительнаго количества скота, тогда какъ Московско-Курская, по которой шло-бы изрядное количество скота, отъ увеличенія передвиженія на 5—6000 головъ получила-бы больше возможности произ-

Digitized by Google

вести неизбѣжныя для нея затраты и понизить тарифъ до возможнаго минимума.

Въ такомъ важномъ, государственномъ дѣлѣ, какъ ограниченіе эпизоотій, интересы частныхъ лицъ и даже обществъ должны играть второстепенную роль, а обязательная желѣзнодорожная перевозка есть одна изъ важнѣйшихъ ветеринарно-полицейскихъ мѣръ. Она даетъ возможность достигнуть такихъ результатовъ, о каковыхъ при прогонѣ скота, по единогласному отзыву всѣхъ добросовѣстныхъ наблюдателей его, невозможно даже и думать. Полнѣйшее изолированіе гуртоваго скота отъ мѣстнаго, надлежащая промывка и дезинфекція вагоновъ, правильная уборка навоза и труповъ павшаго скота, строгій ветеринарный надзоръ—всѣ эти мѣры весьма легко и удобно достижимы при желѣзнодорожной перевозкѣ и если не исполняются, какъ слѣдуетъ въ настоящее время, то по невниманію и небрежности, что легко устранимо. При прогонѣ же скота существуетъ масса благопріятныхъ условій для того, чтобы обойти всевозможныя распоряженія и предписанія и сдѣлать какой угодно надзоръ фиктивнымъ. Прекрасною иллюстраціей того, что можетъ быть достигнуто этой мѣрой, могутъ служить петербургская и новгородская губ., гдѣ, до введенія въ ихъ предѣлахъ обязательной желѣзнодорожной перевозки, чума была чуть не постояннымъ явленіемъ и ежегодно отнимала у населенія не мало средствъ. Со времени же введенія перевозки гуртоваго скота по желѣзнымъ дорогамъ, не было ни одной значительной эпизоотіи, не смотря на близость къ столицѣ и легкость перенести оттуда заразу, такъ какъ въ Петербургѣ въ гуртахъ, хотя рѣдко, все-таки попадаются чумныя случаи. Что здѣсь произошло на ограниченномъ пространствѣ, того можно добиться для всей Россіи. Желѣзнодорожная перевозка, не говоримъ, уничтожитъ чуму, но значительно сократитъ ея размѣры и доведетъ ихъ до возможнаго минимума. Сокращеніе же чумныхъ эпизоотій будетъ

Digitized by Google

почти равносильно уничтоженію скотскихъ падежей, такъ какъ болѣе 90% всего падающаго скота приходятся на долю чумы. Уменьшеніе падажей неизбѣжно отзовется самымъ благопріятнымъ образомъ на развитіи скотоводства; количество скота возростетъ и онъ будетъ болѣе доступенъ по цѣнѣ нежели въ настоящее время. Такимъ образомъ то, что будетъ потеряно на перевозкѣ, выиграется въ дешевизнѣ скота, почему установленіе обязательной перевозки скота по желѣзвымъ дорогамъ въ будущемъ скорѣе поведетъ къ пониженію, нежели къ повышенію цѣнъ на мясо.

Перевозка мелкаго скота—телятъ, свиней и овецъ—по желѣзнымъ дорогамъ развита значительно меньше; прогонъ его не связанъ съ особенными опасностяии для здоровья животныхъ тѣхъ мѣстностей, черезъ которыя онъ производится. Поэтому объ обязательной перевозкѣ мелкаго скота не можетъ быть и рѣчи; но возможно большее развитіе торговли этимъ скотомъ весьма желательно. Мы уже видѣли, что большая половина мелкаго скота прибываетъ въ Петербургъ помимо желѣзныхъ дорогъ. Этотъ фактъ указываетъ на то, что мелкій скотъ доставляется только прилежащими къ городу мѣстностями. Стоитъ посмотрѣть на таблицы, помѣщенныя въ приложеніи къ докладу, чтобы воочію убѣдиться въ этомъ. Воспитаніе же скота вблизи Петербурга по климатическимъ и экономическимъ условіямъ этой мѣстности стоитъ дорого и слѣдовательно цѣна на свинину, а особенно баранину, не можетъ быть низкою. Въ мѣстахъ же болѣе отдаленныхъ отъ столицы стоимость этихъ животныхъ, въ особенности овецъ, гораздо ниже здѣшней и привлеченіе изъ такихъ мѣстностей въ столицу мелкаго скота крайне желательно, такъ какъ онъ, давая болѣе дешевое мясо и удовлетворяя собою не малое количество людей бѣднаго класса, дѣлалъ бы спросъ на говядину меньше, вслѣдствіе чего цѣна на на эту послѣднюю неизбѣжно понизилась-бы. При дорого-

Digitized by Google

визнѣ же теперешняго тарифа и дозволенія грузить въ вагонъ не болѣе 35 головъ, доставка такихъ животныхъ по желѣзнымъ дорогамъ обходится слишкомъ дорого и почти недоступна, почему лѣтомъ этотъ скотъ гонится помимо желѣзныхъ дорогъ изъ Витебской, Псковской, Смоленской губерній; иногда даже изъ Полтавской. Идетъ онъ также изъ Москвы и Риги. Нѣтъ сомнѣнія, что подобные длинные, непривычные переходы отзываются на здоровьѣ и питаніи скота крайне неблагопріятно, почему необходимо желѣзнодорожную перевозку этого сорта животныхъ поставить въ болѣе благопріятныя условія т. е. понизить тарифъ и разрѣшить большую противъ теперешняго нагрузку вагоновъ, что, впрочемъ, для овецъ уже сдѣлано на Николаевской дорогѣ.

Существенную роль въ снабженіи столицы пищевыми веществами, какъ уже было указано, играетъ доставка мяса въ видѣ парныхъ московскихъ и мороженныхъ тушъ. О недостаткахъ такого мяса также было сказано; несмотря на болѣе низкую цѣну, его берутъ неохотно, и всегда предпочитаютъ ему мясо здѣшняго убоя, какъ болѣе питательное и вкусное. Но, не взирая на это, зимній привозъ битаго мяса чрезвычайно важенъ для бѣднаго класса столичнаго населенія, такъ какъ зимою привозъ живаго скота принимаетъ незначительные размѣры и безъ битаго мяса цѣна на него возрасла бы до неимовѣрныхъ размѣровъ. Теперь-же привозное мясо пополняетъ недостатокъ мяса здѣшняго убоя, хотя все-таки не можетъ вполнѣ ограничивать возвышеніе цѣнъ. По даннымъ Бліоха среднія цѣны на мясо за 12-лѣтній періодъ слѣдующимъ образомъ колеблются: если среднюю годовую цѣну взять за 100 то

	въ Январѣ	Февр.	Мартѣ	Апрѣлѣ	Маѣ	Іюнѣ
цѣна равн.	100	116	120	118	110	95
	въ Іюлѣ	Авг.	Сент.	Окт.	Ноябр.	Декабр.
	80	75	78	85	100	106

Digitized by Google

Наименьшая цѣна, слѣдовательно, стоитъ въ мѣсяцы, когда прибываетъ самое большое количество живаго скота, а перевозка мяса совершенно отсутствуетъ.—Въ Іюнѣ, Іюлѣ, Августѣ и Сентябрѣ. Съ Октября уменьшается привозъ скота, а цѣна постепенно возрастаетъ до Февраля, не смотря на то, что привозъ мяса въ эти мѣсяцы достигаетъ maximum'а. Наибольшей высоты цѣна достигаетъ въ Мартѣ и Апрѣлѣ, когда доставка мяса прекращается, а перевозка скота еще не успѣла развиться. Въ Маѣ перевозка скота возростаетъ и соотвѣтственно тому падаетъ цѣна на мясо, а съ Іюня уже переходитъ къ низкимъ цѣнамъ. Это съ перваго взгляда странное явленіе, находитъ свое объясненіе въ качествѣ привознаго мяса. Въ самомъ дѣлѣ, доставка 1 пуда мяса привознаго стоитъ дешевле доставки одного пуда мяса привезеннаго въ видѣ быковъ, размѣры доставки битаго мяса ничѣмъ не ограничены. При такихъ условіяхъ мясо битое должно было-бы окончательно вытѣснить мясо здѣшняго убоя. Выходитъ же иначе; благодаря неудовлетворительности вкусовыхъ и питательныхъ качествъ битаго мяса, оно не только не можетъ конкурировать съ живымъ скотомъ, но даже не въ состояніи понизить цѣну на мясо, возростающую вслѣдствіе уменьшенія привоза быковъ.

Подобное вліяніе привозъ битаго мяса будетъ имѣть только въ такомъ случаѣ, если производящіеся въ настоящее время опыты съ приспособленными для перевозки свѣжаго мяса вагонами оправдаютъ возложенныя на нихъ надежды и привозимое въ нихъ мясо не будетъ по качеству уступать мясу здѣшняго убоя.

Передвиженіе молочныхъ продуктовъ распредѣляется значительно правильнѣе между выдающимися пунктами Петербургскаго района, хотя большинство этихъ продуктовъ направляется все-таки къ Петербургу, но и къ другимъ пунктамъ: Москвѣ, Ревелю и Гельсингфорсу; они идутъ также не въ малыхъ количествахъ. Для уясненія характера перед-

Digitized by Google

виженія этихъ продуктовъ приведемъ данныя изъ таблицъ, помѣщенныхъ въ приложеніи къ настоящему докладу, относительно общаго передвиженія ихъ по главнымъ дорогамъ района и затѣмъ уже опредѣлимъ на сколько каждая изъ нихъ участвуетъ въ снабженіи упомянутыхъ главныхъ пунктовъ.

Въ 1876 году всего перевезено по:

	Никол. д.	Варш. д.	Балт. д.	Финл. д.	Всего.
молока . . .	1,813 п. *)	24,896 п.	10,738 п. **)	80,867 п.	118,314 п.
масла . . .	139,140 »	36,393 »	28,454 »	121,042 »	325,027 »
сыра . . .	71,704 »	9,375 »	31,045 »	7,645 »	119,769 »

Изъ этого количества въ главные пункты прибываетъ:

	Молока.		Масла.		Сыра.	
1) въ Петерб. по Никол. д.	1,813 п. *)		112,359 п.		37,071 п.	
» Варшав. д.	24,921 »		19,478 »		3,221 »	
» Балтійск. д.	10,783 » **)		14,686 »		2,141 »	
» Финлян. д.	18,424 »		62,255 »		982 »	
Всего	55.841 п.	47,1%	208,778 п.	64,2%	43,415 п.	35,9%
2) въ Москву	— »	— »	18.501 п.	5,6%	25,529 п.	21,3%
3) въ Ревель	нѣтъ свѣдѣній		4,541 »	1,3%	1,858 »	1.5%
4) въ Гельсингфорсъ . . .	50,044 »	42,3%	31,399 »	9,6%	3,897 »	3.2%

И по отношенію къ молочнымъ продуктамъ Петербургъ является все-таки главнымъ мѣстомъ потребленія. На всѣ остальные пункты, кромѣ упомянутыхъ только что 4-хъ

*) Данныхъ этихъ за 1876 годъ въ отчетахъ нѣтъ, почему взята цифра 1878 года.

**) Число это взято изъ брошюрки о «Молочномъ хозяйствѣ и пр.» Ковалевскаго, такъ какъ молоко на Балт. дорогѣ перевозится съ пасажирскими поѣздами подъ названіемъ груза большой скорости въ числѣ другихъ грузовъ, отдѣлить его отъ которыхъ не возможно.

Digitized by Google

главныхъ, приходится: молока 10,5%; сыра 37,9% и масла 19%.

Молочные продукты отличаются отъ мясныхъ тѣмъ, что они составляютъ предметъ не только внутренней торговли, но и внѣшней. Это особенно относится къ сыру, котораго, какъ сейчасъ увидимъ, изрядное количество ввозится изъ-за границы. Ввозъ масла самый ничтожный, почему о немъ рѣчи не будетъ.

Вывозъ же обоихъ этихъ продуктовъ принялъ довольно солидные размѣры. По свѣдѣніямъ собраннымъ Гг. Ковалевскимъ и Левицкимъ въ 1877 году заграницу вывезено всего 185,663 пуда масла, изъ которыхъ на долю балтійскихъ портовъ падаетъ 91801 пудъ или 31,1% всего вывоза, но главное количество вывоза падаетъ все-таки на Петерб. 77,919 пудовъ. Вывозъ сыра въ томъ же году простирался до 16,360 пудовъ; въ томъ числѣ балтійскими портами выпущено 8,411 пудовъ или 52% всего вывоза. Ввозъ изъ за границы въ Россію по отношенію къ молочнымъ продуктамъ имѣетъ значеніе только для сыра, котораго въ томъ-же 1877 году было всего ввезено 47,559 пудовъ; черезъ балтійскіе же порты получено 16,694 пуда или 35,5% всего ввоза. Петербургъ, разумѣется, беретъ перевѣсъ надъ другими портами, такъ какъ въ немъ ежегодно потребляется около 20000 пудовъ заграничнаго сыра. Упомянутые молочные продукты внутренняго производства доставляются главнымъ образомъ: Ярославскою и Тверскою губерніями; затѣмъ по Рыбинско-Бологовской дорогѣ идетъ изъ Нижняго сибирское масло. Далѣе принимаютъ участіе въ доставкѣ ихъ Псковская и Петербургская губерніи. Наконецъ, въ Финляндіи Куопіоская и Выборгская губерніи доставляютъ почти все перевозимое по Финляндской дорогѣ количество этихъ продуктовъ. Собственно молоко, разумѣется, составляетъ предметъ только внутренной торговли и производится преимущественно близко расположенными къ Петербургу и Гельсингфорсу

Digitized by Google

мѣстностями. На болѣе или менѣе далекое отъ центровъ разстояніе доставка не производится, такъ какъ двѣ дороги: Николаевская и Варшавская не имѣютъ никакихъ приспособленій для перевозки свѣжаго молока. На Балтійской же и Финляндской дорогахъ имѣются приспособленные ледники — вагоны, почему по этимъ дорогамъ молоко привозятъ изъ болѣе отдаленныхъ пунктовъ, напримѣръ, Нарвы по Балтійской дор., что, несомнѣнно, очень полезно, такъ какъ чѣмъ ближе прилежатъ коровьи фермы къ столицамъ, тѣмъ дороже стоитъ содержаніе коровъ; между тѣмъ цѣна на молоко мало мѣняется, почему фермеры для пополненія большихъ расходовъ постоянно прибѣгаютъ къ фальсификаціи. Въ виду этого устройство вагоновъ—ледниковъ и перевозка ихъ съ большею скоростью, хотя по 1 — 2 вагона въ день, должно быть обязательно для всѣхъ безъ исключенія, прилегающихъ къ большимъ пунктамъ, дорогъ.

Digitized by Google

ОТДѢЛЪ II.

Подробности передвиженія по каждой дорогѣ.

Всѣ данныя этого отдѣла составлены на основаніи таблицъ №№ 4 — 32-й, помѣщенныхъ въ приложеніи къ настоящему докладу. Первоначально предполагалось собрать полныя свѣденія за пятилѣтній періодъ времени 1875—1879 г., привести ихъ въ систему и обработать по одному и тому-же плану. Но по причинамъ, о которыхъ было уже сказано раньше, задача эта не могла быть выполнена, и въ таблицы, а слѣдовательно и настоящій отдѣлъ доклада внесено только то, что можно было найти въ желѣзнодорожныхъ отчетахъ, почему итоги и проценты вычислены не на основаніи однородныхъ данныхъ для всѣхъ дорогъ, а такъ, какъ въ данномъ случаѣ представлялось возможнымъ, по имѣющемуся подъ руками матерьялу. Само собою разумѣется, что при подобной системѣ обработки заключающійся въ докладѣ матерьялъ довольно разнороденъ и страдаетъ не малыми недостатками, совершенно неизбѣжными при отсутствіи правильной и однородной желѣзнодорожной статистики.

А. Первая группа дорогъ съ характеромъ по преимуществу центро-стремительнымъ; дороги этой группы главнымъ образомъ снабжаютъ Петербургъ скотомъ и пищевыми веществами, которыя доставляются имъ другими до-

Digitized by Google

рогами (прямаго сообщенія), боковыми линіями или прибываютъ къ нимъ какими либо другими путями; скотъ, напримѣръ, гономъ, на подводахъ и пр.

Сюда относятся: *Николаевская* дорога съ ея боковыми путями: Новгородскою, Новоторжскою, Рыбинско-Бологовскою и Боровичскою и *Варшавская*.

I. **Николаевская дорога.** Не взирая на то, что эта дорога самая богатая изъ всѣхъ русскихъ дорогъ и, обладая прекрасными средствами, могла-бы вести статистику движенія товаровъ самымъ подробнымъ образомъ, отчеты о ея дѣятельности крайне мизерны. Даже свѣдѣнія о поштучномъ передвиженіи товаровъ, въ томъ числѣ и скота, которому всѣ дороги обыкновенно посвящаютъ не мало вниманія и мѣста, въ отчетахъ Главнаго Общества по Николаевской линіи не выдержаны за всѣ года; въ 1877 году всѣ сорта мелкаго скота почему то совмѣщены въ одну рубрику, что сдѣлало невозможнымъ подведеніе итоговъ и вычисленіе по нимъ %, а эти послѣдніе расчитаны на основаніи данныхъ за послѣдній — 1878 годъ. Данныя о перевозкѣ мясныхъ продуктовъ въ 1875 1876 годахъ показаны только для говядины свѣжей и соленой вмѣстѣ, а относительно молочныхъ—2 графы для сыра и масла, тогда какъ въ отчетѣ 1878 года первыя состоятъ изъ 14, а вторыя изъ 7 наименованій. Свѣдѣнія о перевозкѣ за 1877 г. обѣихъ сортовъ продуктовъ вовсе не показаны. За то отчетъ 1878 года былъ бы положительно безукоризненъ, если-бы сверхъ того громаднаго и подробнаго матерьяла, который онъ содержитъ, заключалъ еще данныя, не говоримъ о помѣсячномъ и постанціонномъ передвиженіи товаровъ, а о помѣсячномъ колебаніи движенія огульно для всей линіи. Желательно, чтобы Главное Общество на будущее время придерживалось той-же системы статистики передвиженія товаровъ, какъ въ отчетѣ 1878 г., но только не для одной Николаевской, а для всѣхъ своихъ линій.

Digitized by Google

Крупный рогатый скотъ. Всего въ 1878 г. было перевезено 150,245 головъ. Изъ этого числа на Николаевскую дорогу поступило: съ дорогъ прямаго сообщенія 1,23%, а съ боковыхъ путей 6,44%, (болѣе другихъ дали Новгородская 3,9% и Рыбинско-Бологовская 2,2%). Первое и наиглавнѣйшее значеніе между собственными станціями въ дѣлѣ нагрузки скота на Николаевской дорогѣ имѣетъ Москва, дающая 90% всей перевозки. На долю же остальныхъ станцій внутренняго сообщенія приходится весьма ограниченное количество: всего только 2,33%, По времени года перевозка скота распредѣляется такъ, что на теплую его половину—съ Мая по Октябрь включительно—приходится 73%, а на холодную съ Ноября по Апрѣль включительно — 27%. Наибольшая перевозка въ Іюлѣ, Августѣ и Сентябрѣ.

Мелкій скотъ: *телятъ* въ 1878 году было перевезено всего 36,037 штукъ. Боковыми путями доставляется на Николаевскую около 41% годоваго количества, при чемъ одна Новгородская даетъ 40,5%. Собственными же станціями дороги телята доставляются только изъ участка ея, въ 190 верстъ протяженія, между Угловкою и Любанью, который даетъ около 58,5%. Не входящія же въ этотъ участокъ станціи даютъ всего на всего 0,5%. По времени года въ холодную его половину перевозится 40, а въ теплую 60%. Наиболѣе перевозится въ Апрѣлѣ, Маѣ, Іюнѣ и Іюлѣ.

Свиней въ этомъ году перевезено 19,837 штукъ, которыя доставляются на Николаевскую дорогу преимущественно ея боковыми путями — 90,7%; въ числѣ ихъ первое мѣсто принадлежитъ Новгородской 84,1%, потомъ Бологовской 3,5% и пр. Собственныя станціи — Бурга, Веребье, Торбино и др.—даютъ около 9%. По времени года на теплую половину его приходится 59% и на холодную 41% перевозки. Главная перевозка совершается въ Сентябрѣ, Октябрѣ и Ноябрѣ.

Digitized by Google

Овецъ перевозится по Николаевской дорогѣ очень мало; въ разсматриваемомъ году всего только 403 штуки. Они доставляются: дорогами прямаго сообщенія 8,15% (Оренбургскою 7,4%); боковыми путями—67,44%; изъ нихъ Рыбинско-Бологовская 33,4%, Новгородская 19,3% и др. Станціи дороги (Бурга, Веребье, Вышній-Волочекъ и др.) даютъ 24,5%. Одни только овцы составляютъ исключеніе изъ общаго правила и нагружаются въ сколько нибудь значительномъ количествѣ въ Петербургѣ 6,9%. Въ теплую половину года перевозится 60%, а въ холодную 40% всего количества. Наибольшая перевозка въ Сентябрѣ, Октябрѣ и Ноябрѣ.

Всѣ сорта скота принадлежатъ къ такого рода грузамъ, которые исключительно идутъ по направленію къ Петербургу. Только одни овцы даютъ Москвѣ около 8,3%; изъ остальныхъ сортовъ скота каждый даетъ ей не болѣе 0,5% всего перевозимаго по дорогѣ количества.

На сколько можно судить по четырехлѣтнему періоду, общій характеръ передвиженія скота видоизмѣняется слѣдующимъ образомъ: перевозка крупнаго рогатаго скота постоянно возрастаетъ и увеличилась въ $1^1/_2$ раза; тоже замѣчается и для овецъ, перевозка которыхъ удвоилась. Перевозка свиней, хотя и съ колебаніями, также возрастаетъ; доставка же телятъ уменьшается и со 100 пало до 70-ти.

(Смотри таблицы №№ 4, 5 и 9).

Мясные продукты: *свѣжее мясо*. Въ 1878 году его было перевезено по Николаевской дорогѣ 904,304 пуда. По дорогамъ прямаго сообщенія прибыло на нее 59%; въ томъ числѣ съ Рязанско-Козловской 19,9%, Тамбовско-Саратовской 6,1%, Грязе-Царицынской 7,1% и съ др. Боковыя пути доставили около 16% (Рыбинско-Бологовская 11,6% и Новоторжская 4,3%). Между станціями дороги наибольшая нагрузка происходитъ въ Москвѣ—36,9%; всѣ же остальныя

Digitized by Google

даютъ 4%. Главными мѣстами потребленія являются: Петербургъ, куда привозится 882,385 пудовъ; затѣмъ Колпино, Волховъ, Вышній-Волочекъ и Тверь. По времени года 80,7% мяса идетъ въ холодную половину его, а 19,3% въ теплую. Наибольшая перевозка съ Октября по Январь включительно.

Солонина: всего перевезено ея 125,143 пуда, изъ которыхъ около 16% доставляютъ дороги прямаго сообщенія (болѣе другихъ Московско-Рязанская 5,9% и Курско-Харьковско-Азовская 5,8%). Съ боковыхъ путей поступаетъ около 36%; въ томъ числѣ съ Рыбинско-Бологовской 23,1%, Новоторжской 9,1% и др. Изъ станцій дороги: Москва даетъ около 23%, а всѣ остальныя 24%, между которыми Вышній-Волочекъ 7,1% и Петербургъ 4,9%.

Мѣстами выгрузки послѣ Петербурга, получающаго 100,851 пудъ, являются Волховъ, Веребье и др. По времени года на теплую его половину приходится 67,7%, а на холодную 32,3%. Наибольшая перевозка въ Октябрѣ, Декабрѣ, Январѣ и въ Мартѣ.

Свинина. Перевезено ея 314,780 пудовъ. Главная часть этого груза—66,5%—доставляется дорогами прямаго сообщенія, изъ которыхъ: Нижегородская 18,2%; Ряжско-Моршанская 11,6%; Моршанско-Сызранская 13%; Тамбовско-Саратовская 9,2%; Рязанско-Козловская 6% и др. Боковыми путями доставляется незначительное количество 1,5%. Въ Москвѣ нагружается 31,4%, а на остальныхъ станціяхъ дороги 0,5%. Главными мѣстами потребленія являются Петербургъ 305,525 пудовъ и Тверь 5,042 пуда. Перевозка этого груза производилась только въ холодное время года; наиболѣе же въ Декабрѣ и Январѣ.

Баранина. Въ 1878 году перевезено ея 42,540 пудовъ, изъ которыхъ дорогами прямаго сообщенія доставляется 20% (преимущественно Нижегородскою 14,6%). Главная же масса перевозимой по Николаевской дорогѣ баранины по-

Digitized by Google

ступаетъ на нее съ боковыхъ путей, а именно: Рыбинско-Бологовской 74,4% и Новоторжской 0,5%. Изъ собственныхъ станцій дороги баранина грузилась только на двухъ: въ Москвѣ 5,5% и Вышнемъ-Волочкѣ 0,4%. Доставляется же она почти вся въ Петербургъ 41,977 пудовъ. Перевозится 93% въ холодную и 7% въ теплую половину года; наиболѣе же съ Ноября по Январь включительно.

Телятина. Перевозка ея незначительна: 9,004 пуда въ годъ. Главная масса ея доставляется боковыми путями — 94,6%; изъ нихъ одна Рыбинско-Бологовская даетъ 92%. Съ дорогъ прямаго сообщенія поступаетъ 1,4%. Собственныя же станціи дороги доставляютъ около 4%. Выгружается почти только въ Петербургѣ—8,773 пуда. Перевозка телятины главнымъ образомъ—97,2%—совершается въ холодную половину года; въ теплую только 2,8%; наиболѣе въ Декабрѣ и Январѣ.

Языки бычьи также перевозятся не въ большомъ количествѣ—12,814 пудовъ. По дорогамъ прямаго сообщенія ихъ привозится на Николаевскую около 19%; наиболѣе даетъ Рязанско-Козловская 13,7%. Главная же нагрузка—79,7%—производится въ Москвѣ. Прочія станціи дороги даютъ только около 1%. Мѣсто потребленія—Петербургъ, который получаетъ ихъ 12,361 пудъ. Въ теплую половину года перевозится 30,6%, а въ холодную 69,4%. Наибольшая перевозка съ Октября по Январь.

Окорока. По Николаевской дорогѣ ихъ было перевезено 147,661 пудъ. Изъ этого числа дорогами прямаго сообщенія доставлено около 28%; въ томъ числѣ Нижегородскою 13,4%. Все же остальное количество—около 71%, грузится въ Москвѣ. Потребляются они преимущественно Петербургомъ 145,230 пудовъ, потомъ Тверью 1,153 пуда. Перевозятся только въ холодную половину года; наибольшая перевозка совершается въ Февралѣ и Мартѣ.

Digitized by Google

Ветчина. Она перевозилась въ самыхъ ограниченныхъ размѣрахъ 1,788 пудовъ и получалась преимущественно съ дорогъ прямаго сообщенія 66,5%; въ томъ числѣ одна Харьково-Николаевская дорога дала 60%. Боковыми путями передавалось всего 2,3%. Изъ станцій дороги по нагрузкѣ выдаются двѣ: Москва 25,3% и Тверь 4,7%. Доставляется почти вся въ Петербургъ 1,278 пудовъ. Въ теплую половину года перевозится 34,9%, а въ холодную 65,1%. Около половины всего количества было перевезено въ Мартѣ (къ святой недѣлѣ).

Колбаса. Въ 1878 году ея перевезено 27,805 пудовъ. Больше трехъ четвертей этого количества—79,7%, доставляется Рыбинско-Бологовскою дорогою. Другія же дороги передаютъ 1,5%. Изъ собственныхъ станцій Николаевская дорога получаетъ 19%; наиболѣе изъ Москвы 5,4%, Твери 2,5% и Петербурга 3%. 25,484 пуда колбасы выгружалось въ Петербургѣ, остальное же количество разошлось между другими станціями дороги. Въ теплую половину года перевозится 40%, а въ холодную 60%. Наибольшая перевозка въ Мартѣ и Декабрѣ.

Битыхъ поросятъ перевезено 5,220 пудовъ: 24,7% этого количества доставлено дорогами прямаго сообщенія (наиболѣе Московско-Рязанскою 13,4%); 11,4% боковыми путями (въ томъ числѣ Новгородскою 9,2%. Изъ собственныхъ станцій дороги 54,8% даются Москвою и 8,5% участкомъ дороги отъ Малой Вишеры до Валдая. Главная выгрузка—4,094 пуда въ Петербургѣ.

Зайцы перевозились въ количествѣ 8,434 пудовъ и дорогами прямаго сообщенія и боковыми путями доставлено только 6,8%. Все же остальное количество — 93,1%, идетъ изъ участка дороги между Бургой и Вышнимъ-Волочкомъ гдѣ главными станціями нагрузки являются Окуловка 13,9% и

Digitized by Google

Волдяй 66,8%. Выгрузка по преимуществу въ Петербургѣ 7,273 пуда.

Дичи перевезено 58,114 пудовъ, которые доставляются по большей части дорогами прямаго сообщенія 61% (наиболѣе съ Нижегородской дороги 56,8%); затѣмъ боковыми путями 20,8% (въ томъ числѣ Новгородскою 9,3% и Рыбинско-Бологовскою 8,1%). На Николаевской дорогѣ Москва даетъ 14,4%, а другія станціи около 3,5%. Выгружалась дичь преимущественно въ Петербургѣ — 57,074 пуда. Въ холодную половину года идетъ 97,1%; въ теплую 2,9%. Наиболѣе въ Январѣ.

Куры. Всего перевезено 7,972 пуда; дорогами прямаго сообщенія и боковыми путями доставлено около 21,5% (наиболѣе Новгородскою 8,5% и Рыбинско-Бологовскою 10,8%). Изъ собственной станціи Москва дала 72,2%, а прочія станціи около 6% (болѣе другихъ Осташково и Завидово). Почти всѣ куры—7,841 пудъ доставлены въ Петербургъ. Въ теплую половину года идетъ 69,4%, а въ холодную 30,6%. Главная перевозка въ Октябрѣ.

Домашней птицы перевезено 176,867 пудовъ. Съ дорогъ прямаго сообщенія поступило 25,6% (преимущественно съ Козлово-Воронежско-Ростовской дороги около 16,5%); съ боковыхъ путей 11,7% (наиболѣе съ Рыбинско-Бологовской 11%). Остальное количество почти все—61,7% доставляется Москвою; выгружается она главнымъ образомъ въ Петербургѣ—175,441 пудъ. Въ теплую половину года перевозится 37,3% и въ холодную 62,7%; наиболѣе въ Декабрѣ и Январѣ.

(Смотри таблицы №№ 6 и 8).

Всѣ мясные продукты относятся къ такому разряду грузовъ, которые почти исключительно направляются въ Петербургъ. Каждый изъ нихъ даетъ московскому направленію не болѣе 1% всего перевозимаго по дорогѣ количества.

Digitized by Google

Исключеніе составляютъ: зайцы, которыхъ къ Москвѣ направляется около 10%, затѣмъ солонина 3,7%; ветчина 3,3% и окорока 2,6%.

Что касается общаго характера передвиженія мясныхъ продуктовъ за четырехлѣтній періодъ, то они могутъ быть раздѣлены на три группы:

a) Продукты, перевозка которыхъ за разсматриваемый періодъ времени увеличилась; сюда принадлежатъ только: ветчина и колбаса.

b) Продукты, движеніе которыхъ колеблется, то уменьшаясь, то увеличиваясь: свѣжая говядина, бычьи языки, битые поросята, куры и домашняя птица.

c) Продукты, перевозка которыхъ уменьшается: солонина, свинина, баранина, телятина, окорока, дичь и зайцы.

(Смотри таблицу № 9).

Молочные продукты: *молоко и сливки*. Перевозится всего только 1,813 пуд., которые доставляются Ушаками 95,7% и Боровенкою 4,3% и всѣ сполна привозятся въ Петербургъ.

Сгущенное молоко. 1,053 пуда его доставляется Петербургомъ и выгружается частью въ Москвѣ 602 пуда, а часть передается на Рязанско-Козловскую (366 пудовъ) и другія дороги прямаго сообщенія.

Масло коровье, перевезено его въ 1878 г. 212,451 пудъ, изъ которыхъ дороги прямаго сообщенія доставили 26,7% (болѣе другихъ — Нижегородская 20,3%); боковые пути 56,2% (одна Рыбинско-Бологовская дала 50,5%). Отъ собственныхъ станцій дороги поступило 17%, при чемъ изъ Москвы 11,2% и Петербурга 4%. Доставляется оно главнымъ образомъ въ Петербургъ 186,366 пудовъ и Москву 15,046 пудовъ. Затѣмъ большинство мелкихъ станцій дороги также получаютъ масло, хотя въ ограниченныхъ размѣрахъ. Наконецъ, нѣкоторая доля передается на боковые

Digitized by Google

пути и дороги прямаго сообщенія, напримѣръ, въ разсматриваемомъ году было передано Новгородской дорогѣ 3,750, также сдано было масло на Балтійскую, Новоторжскую, Московско-Рязанскую и др. дороги, впрочемъ, въ весьма ограниченныхъ размѣрахъ. Въ теплую половину года перевозится 54,6%, а въ холодную 45,4%.

Сыръ. Изъ 370,156 пудовъ перевезеннаго сыра получено было съ дорогъ прямаго сообщенія 34,2% (въ томъ числѣ Балтійская 25,9%); съ боковыхъ путей около 40% (одна Рыбинско-бологовская дала 33,6%). Собственными станціями дороги было доставлено около 26%; болѣе другихъ дали: Москва 8,1%; Завидово 4,5% и Петербургъ 9,8%. Доставка главная производилась въ Петербургъ 38,720 пуд. и Москву 24,047 пудовъ. Почти всѣ боковые пути и дороги прямого сообщенія получаютъ съ Николаевской дороги этотъ продуктъ, хотя въ небольшихъ размѣрахъ. Болѣе другихъ передано на Рыбинско-бологовскую дорогу 3,070 пудовъ. Въ теплую половину года перевозится 71%; въ холодную 29%. Наибольшая перевозка совершается въ октябрѣ.

Молочные скопы. Такъ называются тѣ молочные продукты, которые отправляются безъ подраздѣленій на различные сорта: въ общей массѣ и масло и творогъ и др. Перевезено ихъ 3,484 пуда, въ томъ числѣ дорогами прямого сообщенія доставлено 22,6% (наиболѣе Московско-курская 21,9%; боковыми путями (рыб.-бологов. дорогою) 38,1% и собственными станціями дороги 59%; преимущественно Кузминкою 17,8%; Завидово 11,8% и Рѣшетниково 5,8%. Выгружены они всѣ въ Петербургѣ 2,225 пуд. и Москвѣ 1245 пуд. Въ теплую половину года ихъ перевозится 49,9%, а въ холодную 50,1%; наиболѣе въ мартѣ и іюнѣ.

Сметана. Перевезено ея 4,318 пудовъ. Дороги прямаго сообщенія дали (Московско-ярославская 6%); побочные пути

Digitized by Google

около 71%, въ томъ числѣ Рыбинско-бологовская 46,9% и Боровичская 24,2%. Со станцій нагружено около 23%. Больше другихъ дали Клинъ 13,8; Торбино 4,5% и др. Выгрузка въ Петербургѣ 3,562 пуда и Москвѣ 702 пуда. Въ теплое время года перевозка 42,1%, а въ холодное 57,9%; наиболѣе въ Мартѣ.

Творогъ, перевозимый въ количествѣ 21,908 пудовъ, доставленъ главнымъ образомъ боковыми путями—около 72% (въ томъ числѣ Рыбинско-бологовской 57,5%). Станціи же дороги дали около 28%; болѣе другихъ Осташково 9,2%; Калашниково 6,6 и др. Почти весь творогъ выгружается въ Петербургѣ 13,642 пуда и Москвѣ 7,555 пуд. Перевозится въ теплую половину года 48,6%, и въ холодную 51,4%; наиболѣе въ мартѣ и іюнѣ. (Смотри таблицы №№ 7 и 8).

Въ общемъ передвиженіе молочныхъ продуктовъ идетъ гораздо благопріятнѣе, нежели мясныхъ: въ числѣ ихъ нѣтъ ни одного такого, перевозка котораго уменьшилась бы безусловно. Колебаніе ея замѣтно у творога и молочныхъ скоповъ. Доставка же всѣхъ остальныхъ сортовъ молочныхъ продуктовъ увеличилась. Они также равномѣрнѣе распредѣляются между направленіями къ Петербургу и Москвѣ, исключая коровьяго масла и сметаны, которыя въ большемъ количествѣ направляются къ Петербургу и сгущеннаго молока, почти цѣликомъ идущаго къ Москвѣ. (Смотри таблицу № 9).

Боковые пути Николаевской дороги.

А. Новгородская дор. Въ отчетѣ этой дороги за 1875 г. мелкій скотъ показанъ безъ подраздѣленій на сорта, почему пришлось подводить итоги не за пять лѣтъ, а только за четыре. Рубрика мясныхъ и молочныхъ продуктовъ слиш-

Digitized by Google

комъ бѣдна. Если не считать весьма неопредѣленной графы „домашняя провизія“, подъ которою обыкновенно подразумѣваются и мясныя и молочныя и всякія другія съѣдобныя принадлежности, для каждаго рода продуктовъ получится по одной графѣ, т. е. они показаны безъ всякихъ подраздѣленій на сорта, чего нельзя не признать крайне неудобнымъ.

Выдѣлить продукты, составляющіе предметъ настоящаго доклада, изъ рубрики „домашняя провизія“, а также „съѣстные припасы“—наименованіе, которое еще не разъ будетъ попадаться, рѣшительно невозможно, почему обѣ эти рубрики будутъ цѣликомъ внесены по тѣмъ дорогамъ, въ отчетахъ которыхъ они показаны.

Крупный рогатый скотъ доставляется станціями дороги; наиболѣе даютъ Новгородъ 89,1% и Старая Русса 8,7%. Въ 1879 году всего перевезено крупнаго скота 1,277 головъ, изъ которыхъ 1,220 передано на Николаевскую д. для дальнѣйшей доставки его въ Петербургъ. Въ холодную половину года скота перевозится 26,6%, а въ теплую 73,4%; наибольшая перевозка совершается въ іюнѣ и іюлѣ.

Мелкій скотъ: телята доставляются Новгородомъ 50,3%. Подберезьемъ 25% и Спасскою Полистью 15,9%. Въ 1879 году было перевезено 13,550 штукъ, изъ которыхъ передано на Николаевскую дорогу для Петербурга 13,525 штукъ. Въ теплую половину года перевозится 54,6% и въ холодную 45,4%; наиболѣе въ апрѣлѣ и маѣ.

Свиньи доставляются Новгородомъ 68,1%; Старою Руссою 11,2%; Шимскомъ 9,1% и друг. станціями. Въ 1879 году ихъ перевезено 14,472 головы, которыя всѣ, за исключеніемъ 6 штукъ, направлены въ Петербургъ черезъ Николаевскую д. Въ теплую половину года идетъ ихъ 54,2%, а въ холодную 45,7%; наибольшая перевозка въ октябрѣ, ноябрѣ и декабрѣ.

Digitized by Google

Овцы перевозятся въ самомъ ограниченномъ количествѣ. Въ 1879 году всего перевезено было только 35 штукъ, изъ которыхъ 26 переданы на Николаевскую дорогу. Доставлены они Новгородомъ 71,9% и др. станціями. Въ теплое время ихъ идетъ 43,3%, а въ холодное 56,7%; наиболѣе въ октябрѣ и ноябрѣ.

Относительно общаго характера передвиженія скота приходится замѣтить, что во 1-хъ весь скотъ направляется къ Николаевской дорогѣ, черезъ которую идетъ въ Петербургъ; обратной перевозки почти не существуетъ; во 2-хъ перевозка крупнаго скота сильно колеблется; послѣ громаднаго повышенія въ 1878 г.—годъ открытія 2 участка дороги, въ слѣдующемъ 1879 г. она уменьшилась въ $4^1/_2$ раза и въ 3-хъ перевозка всѣхъ остальныхъ сортовъ скота падаетъ изъ года въ годъ. (См. таблицы №№ 10 и 11).

Мясныя и молочныя продукты. Мясо: въ 1879 году его перевезено 14,599 пудовъ, изъ которыхъ на Николаевскую дорогу передано только 6,517 п. остальное же количество ввезено Новгородскою дорогою въ районъ ея дѣятельности; главнымъ мѣстомъ потребленія явились Новгородъ 4,779 пуд., Шимскъ и Подберезье. Въ первые три года разсматриваемаго періода почти все перевозимое по дорогѣ мясо передавалось на Николаевскую дорогу. Въ послѣдніе же 2 года ввозъ этого продукта значительно превзошелъ вывозъ и даже Новгородъ, прежде дававшій главную массу этого продукта, сталъ его получать, а нагрузка большею частью перешла во 2-й участокъ дороги. По среднимъ за 5 лѣтъ даннымъ главными мѣстами нагрузки явились: Новгородъ 51,7%; Стар. Русса 17,7% и Николаевская дорога 12,5%. Въ холодную половину года идетъ 76%, а въ теплую 24%; наиболѣе въ декабрѣ и январѣ.

Домашняя провизія. Около 60% всего перевозимаго количества—въ 1879 г. 9,774 пуда — доставлено на Новго-

Digitized by Google

родскую дорогу другими дорогами и преимущественно Николаевскою 58,3%. Остальные 40% даются Новгородомъ (33,9%) и др. станціями дороги. Выгружалась болѣе всего она въ Новгородѣ 5,135 пудовъ, Шимскѣ, Стар. Руссѣ и др. станціяхъ, а также 1,252 пуда было передано на Николаевскую дорогу.

Молочные скопы. Перевозка этихъ продуктовъ довольно ограниченная—въ 1879 году 4,780 пудовъ, изъ которыхъ 3,260 было ввезено въ Новгородъ, а остальное количество распредѣлилось между прочими станціями дороги, такъ какъ на Николаевскую дорогу было передано всего на всего 150 пудовъ. Доставляются они преимущественно съ другихъ дорогъ — около 84%; въ томъ числѣ Николаевская даетъ 64,3%; Нижегородская 11,7% и Рыбиноко-бологовская 7,4%. На станціяхъ дороги грузитси только 16%; болѣе другихъ въ Новгородѣ 7,8% и Чудовѣ 7%. Въ 1879 году продукты эти выгружались главнымъ образомъ въ Новгородѣ 3,260 пудовъ; затѣмъ Ст. Руссѣ, Шимскѣ и прочихъ станціяхъ. Общій характеръ передвиженія разсмотрѣнныхъ продуктовъ таковъ: перевозва мяса колеблется, выказывая наклонность къ уменьшенію; домашняя провизія тоже перевозитсм не равномѣрно, однако къ концу періода увеличилась значительно. Перевозка же молочныхъ продуктовъ постоянно возростаетъ и увеличилась въ $2^1/_2$ раза, нося характеръ ввоза. (Ст. табл. №№ 12 и 13).

Б. Новоторжская дор. Отчеты этой дороги не полны и не проведены по одной и той же системѣ за всѣ годы. Для скота совершенно не указаны станціи отправленія; мелкій скотъ не подраздѣленъ по сортамъ, а показанъ подъ одной рубрикой. Для того, чтобы, хотя отчасти, пополнить недостающія свѣдѣнія въ таблицѣ № 14 помѣщены данныя, полученныя отъ правленія дороги, о передвиженіи скота въ 1879 году постанціонно и помѣсячно. Однако общіе

Digitized by Google

выводы сдѣланы для мелкаго скота огульно, потому что за отсутствіемъ подобныхъ данныхъ въ остальные года не съ чемъ было сравнивать полученныя свѣдѣнія. Отчеты о мясныхъ и молочныхъ продуктахъ, хотя не особенно богатые рубриками, въ 1875 и 1876 гг. велись надлежащимъ образомъ. Съ 1877 же года графа прибытія почему-то выпущена, такъ что всѣ расчеты пришлось сдѣлать по даннымъ стараго—1876 года.

Крупный скотъ. Перевозка его по Новоторжской дорогѣ незначительна: въ 1879 году 576 головъ. 19,7% его получается съ Николаевской дороги; остальные же 79,3% даются станціями, особенно Ржевомъ 59,1% и Торжкомъ 19,9%. Выгружается онъ весь почти на Николаевскую дорогу—въ 1879 г. 568 головъ. Въ холодное время года прибываетъ 28%, а въ теплое 72%; наиболѣе въ іюнѣ и іюлѣ.

Мелкій скотъ перевозится въ совершенно ничтожномъ количествѣ; въ 1879 г. было перевезено 6 телятъ, 1 овца и 33 свиньи; которые почти всѣ передавались на Николаевскую дорогу — 36 головъ. Доставляется онъ, подобно крупному, Ржевомъ 63%, Торжкомъ 15,1% и друг. станц., а также 13% поступаетъ съ Никол. дор. Въ холодную половину года идетъ 23%, а въ теплую 77%; наиболѣе съ сентября по ноябрь.

Общій характеръ передвиженія скота, совершающагося въ самыхъ ограниченныхъ размѣрахъ, благопріятный. Въ теченіе пятилѣтняго періода перевозка и крупнаго и мелкаго скота увеличилась въ $3^1/_2$ раза.

Мясные и молочные продукты. Мясо. Въ 1876 году его было перевезено 25,778 пудовъ, которые и доставлялись преимущественно станціями дороги: Ржевомъ 80,9%; Торжкомъ 12,7% и др. Съ Николаевской дороги передается всего только 3,3%; за то она получаетъ почти все, перевозимое по Новоторжской дорогѣ, мясо—въ 1876 г. 24,948 пудовъ.

Digitized by Google

Въ холодную половину года идетъ 48°/₀; въ теплую 52°/₀; наиболѣе съ сентября по ноябрь.

Домашняя птица идетъ въ ограниченномъ количествѣ— въ 1876 году 286 пудовъ, изъ которыхъ 200 пуд. было выгружено въ Торжкѣ и 66 п. передано на Николаевскую дорогу. Доставляется она главнымъ образомъ—60°/₀—Николаевской дорогой; остальные 40% даются Ржевомъ 18,8%, Торжкомъ 14,3% и др. станціями. Перевозится только съ ноября по январь.

Масло коровье. Въ 1876 г. его перевезено 14,041 пудъ. Доставляется оно почти все — 97,7% — станціями дороги; болѣе другихъ даютъ Ржевъ 73,3%, Старица 9% и Торжокъ 8,7%. Съ Николаевской дороги поступаетъ только 3,3%; за то она получаетъ почти все масло перевозимое Новоторжской дорогой,—въ 1876 г. 13,732 пуда. Въ холодную половину года перевозится 57,5%; въ теплую 42,5%. Главная перевозка въ мартѣ, потомъ ноябрѣ и декабрѣ.

Молочные скопы. Перевозка этихъ продуктовъ незначительна — въ 1876 г. 2,619 пудовъ, которые почти всѣ и переданы на Николаевскую дорогу—2,453 пуда. Только 6% ихъ доставляется Николаевскою дорогою, остальные же 94% поступаютъ со станцій дороги, преимущественно изъ Ржева 38,6%, Старицы 32,7% и Торжка 8,7%. Въ теплую половину года идетъ 78 . ; въ холодную 22%; наиболѣе въ іюнѣ и іюлѣ.

Въ общемъ перевозка мяса, колеблясь, возрастаетъ; перевозка птицы, хотя не уменьшилась къ концу періода, выказываетъ наклонность къ паденію. Передвиженіе масла коровьяго значительно сократилось, и только перевозка молочныхъ скоповъ съ незначительными колебаніями постоянно возростаетъ. (Смотри таблицы №№ 14 и 15).

В. Рыбинско-Бологовская дор. Отчеты этой дороги должны быть признаны самыми безукоризненными изъ всѣхъ

Digitized by Google

отчетовъ. Они подробны и въ теченіе всего періода времени велись по разъ принятой, вполнѣ удовлетворительной формѣ. Къ сожалѣнію и они не чужды общаго недостатка всѣхъ желѣзнодорожныхъ отчетовъ — отсутствія свѣдѣній о помѣсячномъ передвиженіи товаровъ.

Крупный рогатый скотъ. По этой дорогѣ перевозка *быковъ* довольно ограниченная. Въ 1879 году 1,197 головъ. Грузятся они со станцій дороги; преимущественно Рыбинска 61,1% и Бѣжецка 24,8 и передаются на Николаевскую дорогу—въ 1879 г. 1,183 головы. Въ холодную половину года перевезено 5%, а въ теплую 95%; наиболѣе въ іюлѣ. Отличительная черта Рыбинско-бологовской дороги это—значительная перевозка *молочныхъ коровъ*, что объясняется прохожденіемъ дороги по Ярославской и Тверской губерніямъ—мѣстности, гдѣ молочное скотоводство наиболѣе развито. Въ 1879 г. перевезено молочныхъ коровъ 3,235 и г. почти всѣ переданы на Николаевскую дорогу для доставки въ Петербургъ и Москву — 3,133. Къ сожалѣнію, въ отчетахъ Николаевской дороги коровы не отдѣлены отъ быковъ, почему съ положительностью нельзя сказать, сколько именно направляется ихъ къ каждому изъ названныхъ пунктовъ; но по даннымъ таблицъ № 4 и 9 слѣдуетъ предполагать, что къ Москвѣ идетъ не болѣе 200—150 штукъ въ годъ. Нагружаются коровы: на Рыбинской 76,3%, Харинской 8,7%, Бѣжецкой 9,1% и другихъ станціяхъ дороги. Въ холодную половину года идетъ 38%; въ теплую 62%. Главная перевозка совершается въ мартѣ; затѣмъ съ іюня по сентябрь.

Мелкій скотъ. Перевозка всѣхъ сортовъ этого скота на Рыбинско-бологовской дор. ограничена и лишена всякаго значенія.

Телятъ въ 1879 году было перевезено 134 штуки, изъ которыхъ 111 шт. передано на Никол. дорогу. Около 85%

Digitized by Google

ихъ даются станціями дороги: Харино 28,4%, Савелино 15,7% и др. Остальные 15% прибываютъ съ Никол. дороги. Въ холодную половину года идетъ 52%, въ теплую 48%; наиболѣе въ мартѣ (къ Святой).

Свиней перевезено въ 1879 г. 554 штуки; изъ нихъ 502 было передано на Никол. дорогу, которая, съ своей стороны, даетъ около 1½% нагрузки свиней на Рыбинской дорогѣ. Все остальное количество доставляется станціями, между которыми Бѣжецкъ 78,4% и Мста 13,2% занимаютъ первое мѣсто. Въ теплое время перевозится 88%, а въ холодное 12%; наиболѣе съ іюля по сентябрь.

Овецъ перевезено въ 1879 г. 164 штуки, изъ которыхъ 150 передано на Никол. дорогу. 85% всей нагрузки доставляется станціями дороги: Хорино 54%, Бѣжецкъ 24% и пр. Съ Николаевской поступаетъ около 15% овецъ. Въ холодную половину года перевозится 35%, а въ теплую 65%; наибольшая перевозка въ октябрѣ.

Въ общемъ за пятилѣтній періодъ времени, перевозка быковъ хотя и не уменьшилась, но давала значительныя пониженія. Перевозка коровъ возрастаетъ и увеличилась въ 1½ раза, хотя не безъ колебаній; тоже относится и къ телятамъ. Поразительно развивается перевозка овецъ, которая за 5 лѣтъ возросла въ 8 разъ. Къ сожалѣнію количество перевозимыхъ овецъ такъ ничтожно, что подобная быстрота развитія движенія ихъ не представляетъ ровно никакого значенія. (Смотри таблицы №№ 17 и 19).

Мясные продукты. Мяса въ 1879 г. было перевезено 143,683 пуда; изъ нихъ 141,520 пуд. передано на Никол. дорогу. Почти все это количество—97%—дается восточною половиною дороги отъ Бѣжецка до Рыбинска. Главныя мѣста нагрузки: Бѣжецкъ 28,6%, Рыбинскъ 18%, Хорино 16% и др. Въ холодную половину года идетъ 63,3%, а въ теплую 36,3%; наиболѣе съ октября по декабрь.

Digitized by Google

Домашняя птица, которой въ 1879 году было перевезено 28,825 п., почти вся передается на Николаевскую дорогу, а именно 28,777 пудовъ. Она также доставляется преимущественно восточною половиною дороги; наиболѣе Бѣжецкомъ 62%, Рыбинскомъ 16,2%, Родіоновымъ 12,9% и друг.

Ветчины и колбасы въ 1879 г. было перевезено 15,230 пудовъ, которые почти цѣликомъ переданы на Николаевскую дорогу—15,078 п. 99% всего нагружаемаго количества этихъ продуктовъ дается восточною половиною дороги; болѣе другихъ даютъ: Родіоновъ 35,9%, Волга 31,3% и Бѣжецкъ 25,6%.

Домашняя провизія. Перевозка ея незначительна; въ 1879 году 6,363 пуда, изъ которыхъ 1,050 было передано на Николаевскую дорогу; остальные же распредѣлились между станціями дороги, особенно восточнаго участка, гдѣ одинъ Рыбинскъ получилъ 2,424 п. Доставляется она для нагрузки съ Николаевской дороги 74%, а остальные 26% со станцій восточной половины дороги; напр. Рыбинска 13,9%, Бѣжецка 4,6% и др.

Въ общемъ перевозка мяса и птицы уменьшается, а ветчины и дом. провизіи возростаетъ.

Молочныя продукты. Масло. Въ 1879 году его было перевезено 113,585 пудовъ, которые почти цѣликомъ—112,899 п. — переданы на Николаевскую дорогу. Доставляется оно восточною половиною дороги, гдѣ Рыбинскъ даетъ 53,9% Бѣжецкъ 32,1% и проч. На долю западной половины падаетъ только 4% всей перевозки. Въ холодную половину года перевозится 45,3%, въ теплую 54,7%.

Сыръ. Въ 1879 г. перевезено его 34,465 пудовъ, изъ которыхъ выгружено на Николаевской дорогѣ 31,231 пудъ и въ Рыбинскѣ 3,031 п. Доставляется онъ около 9% Ни-

Digitized by Google

колаевской дор., остальные же 91% преимущественно восточною половиною; наиболѣе рыбинскомъ 49,7%, Бѣжецкомъ 22,6% и др. Въ холодную половину года идетъ 24,6%, а вь теплую 75,4%; главная перевозка съ іюля по октябрь.

Молочные скоты. Перевезено ихъ въ 1879 году 18,079 пудовъ, которые почти цѣликомъ переданы на Николаевскую дорогу — 17,997 пудовъ. Эти продукты являются какъ бы исключеніемъ изъ общаго правила, такъ какъ и западная часть дороги принимаетъ нѣкоторое участіе въ доставкѣ ихъ, хотя на восточную приходится все-таки 89% всей перевозки. Наиболѣе даетъ Бѣжецкъ 72%. Въ холодную половину года перевозится 40%. въ теплую 60%. Наибольшая перевозка въ іюнѣ.

Въ общемъ характеръ перевозки всѣхъ молочныхъ продуктовъ чрезвычайно благопріятный. Она изъ года въ годъ увеличивается и значительно возросла. (Смотри таблицы №№ 18 и 19).

Г. Боровичская дор. представляетъ мало интереса, какъ по незначительности передвиженія скота, и продуктовъ, составляющихъ предметъ настоящаго доклада, такъ и по отсутствію сколько нибудь обстоятельныхъ данныхъ о ея дѣятельности. Таблица № 16, составленная на основаніи данныхъ, сообщенныхъ правленіемъ дороги, показываетъ, что размѣры передвиженія скота ограничиваются нѣсколькими штуками, а остальныхъ продуктовъ нѣсколькими десятками пудовъ. Дѣлать какія либо заключенія на основаніи данныхъ этой таблицы не приходится

П. Варшавская дорога. Отчеты этой дороги относительно перевозки мясныхъ и молочныхъ продуктовъ по станціямъ существуютъ только за 1875 и 1876 года. Позднѣе же есть данныя только о передвиженіи упомянутыхъ грузовъ по направленіямъ; свѣдѣнія эти слишкомъ недостаточны и

Digitized by Google

общіе итоги, а также вычисленіе процентовъ пришлось дѣлать на основаніи данныхъ первыхъ двухъ лѣтъ.

Передвиженіе грузовъ по Варшавской дорогѣ совершается въ трехъ направленіяхъ: къ Петербургу, Варшавѣ и Вержболову. По условіямъ передвиженія къ району Петербургской Подкоммиссіи собственно относится сѣверный участокъ дороги отъ Петербурга до Вильно (658 верстъ), но чтобы лучше оттѣнить передвиженіе грузовъ упомянутаго участка, будутъ указаны въ общихъ чертахъ размѣры движенія и въ южномъ участкѣ.

Крупный скотъ. Всего въ 1878 году скота перевезено 13,324 головы. Съ дорогъ прямаго сообщенія на Варшавскую поступаетъ 33% всего, перевозимаго ею скота и притомъ почти исключительно на сѣверный ея участокъ, а именно: въ Ландварово-Роменской 23,7%; Орловско-Витебской 5,4%; Динабурго-Витебской 3,3% и пр. Далѣе, сѣверный участокъ даетъ 58,5%, при чемъ главными мѣстами нагрузки являются: Луга 8,2%, Мшинская 8,2% и Вильно 8,3%. Болѣе другихъ получаютъ скотъ въ этомъ участкѣ: Петербургъ 8,163; затѣмъ прилежащія къ нему дачныя мѣстности. Далѣе Динабургъ, Колкуны и Вильно. Южный участокъ доставляетъ только 8,5% скота; главная нагрузка въ Бѣлостокѣ 4%. Пунктъ потребленія Варшава. Незначительное количество передается на Либавскую дорогу. По времени года на холодную и теплую его половины приходится по ровну 50%. Половина всей перевозки совершается въ Апрѣлѣ и Маѣ.

Телята доставляются только станціями дороги. Въ 1878 г. ихъ было перевезено 14,968 головъ; 96% этого количества доставляется сѣвернымъ участкомъ; главнымъ образомъ Лугою 59,1% и Преображенскою 32,6%. Мѣстомъ выгрузки въ этомъ участкѣ является Петербургъ, который получаетъ 13,806 штукъ телятъ.

Digitized by Google

Южный участокъ даетъ только 4% телятъ, которые преимущественно доставляются въ Варшаву — въ 1878 г. 410 штукъ. Въ холодную половину года перевозится 42%, а въ теплую 58%. Наибольшая перевозка съ Марта по Іюль, но самое большее количество привозится къ Святой недѣлѣ.

Свиней въ 1878 году перевезено 23,678 штукъ. Около 8% доставляются дорогами прямаго сообщенія, по преимуществу прилегающими къ сѣверному участку. Собственными станціями этого участка дается 21,5%, въ томъ числѣ Лугою 3,5%; Островомъ 4,8%; Новосельемъ 3,2%; Динабургомъ 3,1% и др. Мѣстомъ выгрузки, далеко не первостепеннымъ, является Петербургъ; въ 1878 г. въ немъ выгружено 1,182 штуки. Наибольшее передвиженіе свиней происходитъ въ южномъ участкѣ, который даетъ 70,5%, Наиболѣе грузится на станціяхъ Гродно 16,7%, Ковно 12,3%; Мовруцы 7,3% и др. Болѣе важными мѣстами потребленія являются Бѣлостокъ въ 1878 г.—2,487 штукъ и Варшава—5,596 штукъ; но самое большое количество свиней—13,107 штукъ. направляется черезъ Вержболово заграницу. Въ холодную половину года перевозится 17,5%, а въ теплую 82,5%.

Овцы перевозятся въ ограниченныхъ размѣрахъ 1,943 штуки въ 1878 году. Съ путей прямаго сообщенія сѣверный участокъ получаетъ 2%; станціями же его доставляется 82%; въ томъ числѣ Лугою 34,4%; Новосельемъ 10,9% и др. Большая часть овецъ этого участка, равно какъ и изъ южнаго, доставляются въ Петербургъ—въ 1878 году 1,321 штука. Остальное же количество по мелочамъ раздѣляется между другими станціями. Южный участокъ даетъ 16%; наибольшая нагрузка здѣсь производится въ Варшавѣ—10,6% и Вержболовѣ 2%. Въ холодную половину года перевозится 58,5%, а въ теплую 41,5%.

Digitized by Google

Общій характеръ перевозки таковъ: передвиженіе быковъ постоянно возростаетъ. Изъ мелкаго скота перевозка овецъ значительно возросла; свиней же колеблется, то ниже, то выше нормы. Перевозка телятъ постоянно уменьшается. (Смотри таблицы №№ 20 и 21).

Передвиженіе мясныхъ продуктовъ. *Мяса* въ 1876 году перевезено 62,204 пуда. Дороги прямаго сообщенія преимущественно сѣверному участку даютъ 10%; въ томъ числѣ Ландваро-Роменская 7,7%. Станціями этого участка доставляется 72%. Болѣе другихъ даютъ: Псковъ 24%; Рѣжица 11,3%; Островъ 7,1%; Петербургъ 7,4% и пр. Мѣстами потребленія послѣ Петербурга, получающаго 26,283 пуда, являются почти всѣ станціи до Пскова, такъ какъ они гораздо больше получаютъ мяса нежели отправляютъ его; потомъ Вильно—3,492 пуда. Южный участокъ даетъ только 18% мяса, которое доставляется изъ Гродно 5,8%; Бѣлостока 10,2% и пр. станцій. Мѣстомъ потребленія являются: Варшава, получающая 13,116 пудовъ и Вержболово, гдѣ выгружалось въ 1876 году 1,031 пудъ; 1,131 пудъ былъ переданъ на германскія дороги.

Птицы въ 1876 году перевезено 90,830 пудовъ. Доставляется она только станціями дороги. Въ сѣверномъ участкѣ, дающемъ 38,5%, главными мѣстами нагрузки являются: Луга 11,5%, Новоселье 8% и Островъ 10,9%, а мѣстомъ выгрузки Петербургъ, получившій въ 1876 году 24,592 пуда птицы. Главное количество перевозимой Варшавскою дорогою птицы—61,5%, даетъ южный участокъ; болѣе другихъ нагружается въ Щепетовѣ 30,3%; Чижовѣ 17,3% и Лапахъ 9%. Всю эту птицу потребляетъ почти одна Варшава—въ 1876 г. 64,469 пудовъ.

Въ таблицѣ помѣсячнаго передвиженія продуктовъ (№ 23) мясные продукты подраздѣлены на гораздо большее число рубрикъ, почему о распредѣленіи движенія этихъ продуктовъ по времени года приходится сказать отдѣльно.

Digitized by Google

Мясо: Всѣ сорта *говядины* идутъ преимущественно въ холодную половину года; на теплую приходится только копченаго мяса 2%; непоименованнаго 21%; свѣжаго 16,5% и соленаго 24%. *Телятина* перевозилась только въ февралѣ 35% и Іюнѣ 65%. *Свинина*, *ветчина* и *колбасы* перевозятся также большею частью въ холодную половину года; на теплую приходится 2,5%; 19% и 15%. Наибольшая перевозка ихъ совершается передъ рождественскими праздниками и Святою недѣлею. Особенно рѣзкимъ примѣромъ этого можетъ служить свинина, которой въ 1878 году, въ Апрѣлѣ было перевезено 64,9% всего годоваго количества. *Окорока* идутъ болѣе равномѣрно: на холодную половину приходится 56%, а на теплую 43%. Главная перевозка ихъ совершается съ Марта по Май.

Живность, въ теплую половину года идетъ 72%, а въ холодную 28%; наиболѣе въ Іюнѣ, Августѣ и Октябрѣ.

Поросята живые идутъ въ холодную 75%, а въ теплую половину года 25%; наиболѣе въ Декабрѣ; *битые* всѣ перевозились въ Декабрѣ.

Птица живая, въ холодную половину 37%; въ теплую 63%; наиболѣе въ Іюнѣ, Іюлѣ и Декабрѣ; *битая* въ холодную 81% и въ теплую 19%; наиболѣе съ Ноября по Январь.

Индюки живые почти всѣ перевозятся въ холодную половину, на теплую приходится только 2%. Все количество было перевезено въ Мартѣ, Октябрѣ и Ноябрѣ.

Гуси живые, въ теплую половину идутъ 77% и въ холодную 23%; *битые же* исключительно въ Декабрѣ, Январѣ и Февралѣ.

Дичь: Главное время перевозки осень съ Сентября по Январь, почему на холодную половину года приходится

Digitized by Google

60%, а на теплую 40%. *Зайцы* идутъ исключительно въ холодную половину года, причемъ главная перевозка совершается въ Декабрѣ и Январѣ.

Припасы съѣстные въ холодную половину 52% и въ теплую 48%

Относительно общаго характера передвиженія этихъ продуктовъ, по причинѣ недостатка данныхъ, ничего сказать нельзя.

По направленію движенія перевозимые по Варшавской дорогѣ продукты распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

1. Къ Петербургу идутъ (отъ 50 до 100% всей перевозки), телятина, ветчина, живность, живые поросята, дичь, битая птица.

2. Къ Варшавѣ (отъ 50 до 100% перевозки); мясо свѣжее, непоименованное; оленье; копченое; свинина; колбасы; поросята битые; зайцы; птица живая; гуси живые; съѣстные припасы.

3. Къ Вержболову (отъ 50 до 100% перевозки): языки бычьи, индюки живые, и гуси битые. Остальное количество этихъ продуктовъ раздѣляется болѣе или менѣе равномѣрно между тремя направленіями. (Смотри таблицы №№ 22, 23 и 24).

Молочные продукты. *Молоко* въ 1876 году перевозилось въ количествѣ 24,896 пудовъ исключительно въ сѣверномъ участкѣ дороги, гдѣ доставлялось Суйдою 60,7%; Сиверскою 31,2% и Плюссою 5,2%. Все молоко выгружалось въ Петербургѣ 24,821. пудъ Въ теплую половину года перевозилось 58% и въ холодную 42%. *Сгущенное* молоко почти все 98% идетъ въ холодную половину года и только 2% въ теплую.

Масло коровье: въ 1876 году перевезено его 36,393 пуда. Дороги прямаго сообщенія доставляютъ преимущественно сѣверному участку 23%; изъ нихъ Ландвара-Ромен-

Digitized by Google

ская 11,6% и Динабурго-Витебская 7,8%. Станціи этого участка доставляютъ 70%; наиболѣе Петербургъ 13% и Островъ 24%. Мѣстами потребленія являются: Петербургъ—въ 1876 году 19,478 пудовъ, — потомъ прилегающія къ нему дачныя станціи до Луги и Вильно 4549 пуд. На Риго-Динабургскую дорогу было передано 1014 пудовъ. Южный участокъ доставляетъ только 7%, которые нагружаются главнымъ образомъ въ Гродно 4,9% и направляются къ Варшавѣ — 3807 пудовъ, Ковно, Вержболову и др. станціямъ. Въ теплую половину года перевозится 48%, а въ холодную 52%; наиболѣе въ Декабрѣ и Мартѣ. *Сыръ*, перевозка котораго не обширна—въ 1876 г. 9,375 пудовъ, доставляется на Варшавскую дорогу: около 50% дорогами прямого сообщенія; къ южному участку везутъ заграничныя: Австрійскія 7,2% и Германскія 21,7%; изъ русскихъ—Либавская 7,2%. Къ сѣверному участку доставляютъ: Балтійская 8,7%, Риго-Динабургская 3,6% и Ландваро-Роменская 4,7%. Собственныя станціи сѣвернаго участка даютъ 35%, гдѣ болѣе доставляютъ Петербургъ 18 % и Вильно 6,4%, которые въ то-же время являются и главными мѣстами потребленія: первый въ 1876 году получилъ 3,221 пудъ, и второе 1,158 пудовъ. Кромѣ того сыръ передавался и на дороги прямого сообщенія: Динабурго-Витебскую 845 пудовъ, Ландваро-Роменскую 902 пуда и др. Станціи южнаго участка даютъ 15%. Выдающимся мѣстомъ потребленія здѣсь является только одна Варшава 1,193 пуда. Въ холодную половину года перевезно 52%, и въ теплую 48%. Наиболѣе съ Сентября по Декабрь. Объ общемъ характерѣ передвиженія этихъ продуктовъ по той же причинѣ, какъ и о мясныхъ, ничего сказать нельзя.

По направленію молочные продукты относятся къ тѣмъ, которые главнымъ образомъ (отъ 50 до 100%) направляются къ Петербургу. (Смот. табл. 22, 23 и 24).

Digitized by Google

Царскосельская дорога должна быть разсматриваема, какъ вспомогательный путь Варшавской линіи, но, по причинѣ дороговизны тарифа и оригинальности существующихъ на ней порядковъ, всѣми избѣгается. Перевозка въ теченіе пятилѣтняго періода выше 150 коровъ и 74 телятъ въ годъ не достигала, почему въ дѣлѣ передвиженія скота она никакого значенія не имѣетъ. Мясные-же и молочные продукты по этой дорогѣ перевозятся подъ однимъ общимъ наименованіемъ со всѣми другими грузами и отдѣльной отчетности объ этой перевозкѣ не существуетъ, почему о ней ничего нельзя сказать. (См. Таб. № 25).

В. Вторая группа дорогъ съ характеромъ по преимуществу центробѣжнымъ. Хотя нѣкоторые грузы по этимъ дорогамъ также направляются къ Петербургу, но большинство ихъ идетъ къ другимъ пунктамъ въ противоложномъ направленіи. По отношенію къ нѣкоторымъ продуктамъ Петербургъ даже является главнымъ мѣстомъ нагрузки, чего совершенно не наблюдалось на дорогахъ первой группы, исключая одного продукта — сгущеннаго молока. Къ этой группѣ относятся: *Балтійская дорога съ Дерптскою* вѣтвью и группа *Финляндскихъ дорогъ*.

1. Балтійская дорога.

Отчеты этой дороги также не могутъ считаться удовлетворительными. Для всего скота вообще совершенно не показаны станціи прибытія, что лишаетъ возможности сдѣлать выводы о распредѣленіи перевозимаго скота по станціямъ дороги. Всѣ сорта мелкаго скота показаны подъ одною рубрикою. Рубрики мясныхъ и молочныхъ продуктовъ не многочисленны и, хотя за послѣдніе три года нѣсколько расширены, но въ виду необходимости дѣлать общіе выводы за всѣ 5 лѣтъ, отдѣленныя рубрики пришлось для общихъ итоговъ присоединять къ тѣмъ, отъ которыхъ они были отдѣлены.

Digitized by Google

Крупный скотъ, котораго въ 1879 году было перевезено 10,261 голова, доставляется преимущественно Эстляндскою и западною частью Петербургской губерніи съ участка дороги на пространствѣ 190 верстъ отъ Молосковицъ до Шарлотенгофа, гдѣ станціями наибольшей нагрузки являются Іеве 15,2%, Изенгофъ 5,3%, Каппель 7,7%; Везенбергъ 15,6% и Тапсъ 8,6%. Затѣмъ Ревель даетъ 6,3%, и Дерптская вѣтвь доставляетъ около 10% всего перевозимаго Балтійскою дорогою крупнаго скота. По времени года, въ холодную половину его идетъ 43%, а въ теплую 57%. По словамъ Начальника товарной станціи Балтійской дороги, въ Петербургъ въ 1879 году прибыло 6,029 головъ круп. скота.

Мелкій скотъ. Въ 1879 году его перевезено 4,113 головъ, по всей вѣроятности, преимущественно въ Петербургъ. Дерптская вѣтвь даетъ около 9%, а все остальное количество большею частью доставляется тѣмъ же участкомъ, изъ котораго везутъ крупный скотъ, съ тою только разницею, что здѣсь превалируютъ пункты ближе расположенные къ Петербургу; а именно: Молосковицы даютъ 36,6% и Ямбургъ 10.6%; затѣмъ изъ Везенберга идетъ 11% и Тапса 8,1.%Въ теплую половину года перевозится 57,4%, а въ холодную 12,6%. Главная перевозка съ Марта по Май и въ Сентябрѣ—Октябрѣ.

Общій характеръ перевозки колеблющійся: она то возрастаетъ, то падаетъ. Однако къ концу періода получилось возрастеніе перевозки, какъ крупнаго, такъ и мелкаго скота. (См. Таб. №№ 26 и 27).

Мясные продукты. *Мясо*. Въ 1879 году его перевезено 30,279 пудовъ. На этомъ продуктѣ центробѣжный характеръ Балтійской дороги наиболѣе отразился: Петербургъ доставляетъ 68% нагрузки; послѣ него идутъ Іеве 5,2%, Тосно 4,8% и друг. Потребляется оно главнымъ образомъ

Digitized by Google

(въ 1879 г.) Ямбургомъ 2330 пудовъ, Нарвою 13,228 п. и Ревелемъ 11,463 п. Затѣмъ выгрузка мяса, хотя не въ значительныхъ размѣрахъ, производится на многихъ другихъ станціяхъ дороги. Дерптская вѣтвь доставляетъ только 3% мяса. Въ теплую половину года перевозится 30% и въ холодную 70%. Наиболѣе съ Декабря до Марта.

Дичь и птица. Въ 1879 году первой было перевезено 14,871 пудъ, а второй 3,691 пудъ. По общему итогу 50,9% этихъ продуктовъ доставляется Петербургомъ; Іеве 4%; Тапсомъ 4,6% и Везенбергомъ 25,9%. Числа эти скорѣе относятся къ дичи, нежели къ птицѣ, такъ какъ Петербургъ получаетъ почти всю перевозимую дорогою тицу — 3,340 пудовъ. Дичь же доставляется въ Ревель 13,656 пуд. и Балтійскій портъ 675 пудовъ. Дерптская вѣтвь даетъ 2% дичи и птицы. Дичь перевозится почти вся 99% въ холодную половину года—преимущественно съ Ноября по Декабрь; птица же въ холодную — около 72%, а въ теплую 28%. Наибольшая перевозка съ Сентября по Ноября и въ Мартѣ.

Съѣстные припасы. Въ 1879 году ихъ перевезено 9,908 пудовъ, изъ которыхъ $2^1/_2$% даются дерптской линіею. На главной линіи станціями нагрузки являются Петербургъ 24,4%; Молосновицы 8,6%; Іеве 8,4%; Везенбергъ 18,3%; Ревель 9,6% и Тосна 10,9%. Направляются грузы къ Петербургу 2,252 пуда (1879 г); Ревелю 5,695 пудовъ и по мелочамъ ко многимъ другимъ станціямъ. Въ холодную половину года идетъ 72%, а въ теплую 28%. Наибольшее передвиженіе совершается съ Марта по Май и въ Ноябрѣ. Общій характеръ передвиженія таковъ же какъ и у скота: рѣзкія колебанія въ ту и другую сторону; но въ концѣ періода увеличеніе по всѣмъ рубрикамъ мясныхъ продуктовъ.

По направленію движенія они дѣлятся такъ: къ Петер-

Digitized by Google

бургу идетъ только одна птица. Съѣстные припасы идутъ въ обоихъ направленіяхъ, хотя большая часть ихъ направляется къ Ревелю, но все-таки достаточно выгружается и въ Петербургѣ. Мясо-же и дичь преимущественно направляются къ Ревелю. (см. табл. №№ 28 и 30).

Молочные продукты. *Молоко* перевозится по Балтійской дорогѣ поѣздами большой скорости, въ которыхъ оно идетъ вмѣстѣ съ другими грузами, безъ особенной номенклатуры, подъ именемъ „товара большой скорости", выдѣлить его изъ числа каковыхъ не представляется никакой возможности.

Масло и Скопы молочные. Перваго въ 1879 году было перевезено 19,200 пудовъ, и вторыхъ 14,829 пудовъ. Доставляются они: Петербургомъ 28,8%; Везенбергомъ 6,5%; Лайсгольмомъ 2,8% Дерптскомъ 3,3% Ревелемъ 3,7% и др., что болѣе относится къ маслу. Скопы же почти всѣ всѣ доставляются участкомъ отъ Кикерено до Нарвы. Въ этой мѣстности выдѣляются по нагрузкѣ: Молосполицы 21%; Ямбургъ 3,2% и Нарва 14,8%. Потребляются; масло: Петербургомъ, который въ 1879 году получилъ его 6,825 п., затѣмъ дачными мѣстностями отъ Нов. Петергофа до Гатчины—4052; Нарвою 1281 п; Ревелемъ 5560 и другими станціями по немногу. Молочные же скопы почти всѣ Петербургомъ 14,593 п. Дерптская вѣтвь даетъ 7% всего перевозимаго по дорогѣ количества масла и скоповъ. Въ теплую половину года перевозится скоповъ 64% и масла 46%, а въ холодную скоповъ 36% и масла 54%. Наибольшая перевозка скоповъ съ Марта по Іюль и масла въ Ноябрѣ и Декабрѣ.

Сыръ, котораго въ 1879 г. было перевезено 28,828 п., доставляется главнымъ образомъ морскимъ сообщеніемъ — около 74%; дерптская вѣтвь даетъ 1%; а остальныя 25% станціями главной линіи, между которыми по нагрузкѣ

Digitized by Google

выдаются Лайсгольмъ 4%, Ревель 5,8%; Балтійскій портъ 3,9% и Тосна 3,2%. Морская доставка раздѣляется между Ревелемъ 57,3% и Балтійскимъ портомъ 16,5%. Изъ пунктовъ потребленія выдаются Петербургъ, получающій 3,461 пудъ сыра сухопутнаго сообщенія и 3,118 пудовъ (въ 1879 году) морскаго сообщенія и Ревель 1,510. Почти все остальное количество направляется черезъ Петербургъ въ Москву—19,604 пуда Въ теплую половину года перевозится 68%, а въ холодную 32%; наиболѣе въ Апрѣлѣ и Мартѣ, а также Октябрѣ и Ноябрѣ. Общій характеръ передвиженія таковъ же, какъ и у мясныхъ продуктовъ.

По направленію передвиженія: молочные скопы преимущественно идутъ въ Петербургъ. Сыръ также въ Петербургъ, и главнымъ образомъ черезъ него въ Москву. Масло же меньшею частью идетъ по направленію къ Петербургу, а большею къ Ревелю. (См. таб №№ 29 30).

2. Группа Финляндскихъ дорогъ.

Изъ отчетовъ всѣхъ большихъ желѣзныхъ дорогъ петербургскаго района отчеты Финляндской дороги самые неудовлетворительные: крупный и мелкій скотъ показанъ подъ одною рубрикою; графы прибытія для скота не существуетъ. Свѣдѣнія о постанціонномъ движеніи молочныхъ и мясныхъ продуктовъ даны только для 1875 и 1876 года; въ остальныхъ же отчетахъ имѣются только общіе итоги.

Скотъ. По *Гельсингфорско-петербургской* линіи въ 1878 году его было перевезено 2,697 головъ. По общему передвиженію съ другими линіями она перевозитъ около 10%; остальные же 90% даются собственными станціями дороги, между которыми главными мѣстами нагрузки являются: Петербургъ 15,8%; Голицыно 12,3%; Выборгъ 13% Тавастгузъ 6,5% а Трэскэнде 5,6%. Въ холодную половину года перевезено 29%, а въ теплую 71%. По *Ганге-Хювин-*

Digitized by Google

гингской линіи въ 1878 году перевезено скота 285 головъ. По общему движенію 30% (особенно съ Гельсингф.-Петерб.— 25,2%) и собственныхъ станцій около 70%. Главныя станціи нагрузки: Сварто 17,3%; Лайо 12,6%; Хювинге 16,9%. Въ холодную половину года идетъ 24%, а въ теплую 76%. *Або-Таммерфорская линія*, по которой въ 1878 г. прошло 514 головъ скота, перевозитъ по общему движенію 44% (въ томъ числѣ съ Гельсингф.-Петерб.—41,9%) и съ собственныхъ станцій 56%. Нагружается скотъ наиболѣе въ Тавастгустѣ 5,6%; Кяйвисто 5,6%; Лаймійоки 12,4% и въ Або 7,1%. Въ теплую половину года идетъ 68% и въ холодную 32%.

Что касается общаго характера передвиженія скота, то оно по главной—Гельсингф.-Петерб. линіи изъ года въ годъ падаетъ и уменьшилось за 4 года на 40%. Хотя по остальнымъ двумъ линіямъ передвиженіе скота возростаетъ и даже значительно, однако малочисленность всего передвиженія скота по этимъ линіямъ дѣлаетъ не замѣтнымъ это возрастаніе, и перевозка скота вообще по всей группѣ дорогъ значительно упала. Объясненіе этому обстоятельству можетъ быть найдено только въ ежегодномъ возрастаніи пригона скота въ Петербургъ простыми дорогами, помимо желѣзнодорожныхъ путей. Передвиженіе скота гономъ возростаетъ потому, что приходящій изъ Финляндіи скотъ не представляетъ никакой опасности въ смыслѣ разноса чумы, каковой тамъ никогда не бываетъ, почему движенію этому не препятствуютъ ни земство, ни правительство. Когда населеніе убѣдилось, что желѣзнодорожная доставка значительно дороже прогона, оно опять вернулось къ прежнему способу доставки, пользуясь благопріятными для него условіями.

(См. таблицу № 31).

Мясные продукты. *Свѣжая говядина*, которой по всей группѣ дорогъ въ 1878 году было перевезено 26,873 цент-

Digitized by Google

перя, доставляется преимущественно Гельсингфорсо-Петербургской линіей, такъ какъ на долю Ганге-Хювингингской приходится 0,3%, а Або-Таммерфорской 1,9% всей перевозки. Главныя мѣста нагрузки Петербургъ 38,8%; Выборгъ 6,1%; Лахтисъ 9,3% и Тавастгусъ 6,7%. Направляются грузы преимущественно въ Гельсингфорсъ (въ 1876 г.), который получилъ 11,356 цент., затѣмъ Тавастгусъ 2.045,5 цент.; Выборгъ 4.076,5 цент. и кромѣ того большинство прочихъ станцій получаютъ его въ болѣе или менѣе значительномъ количествѣ. На долю Петербурга доставляется 1,120 центнеровъ.

Дичь и птица. Перевозка ея незначительна; въ 1876 г. перевезено 5,077 цент. На долю Ганге-Хювингингской линіи выпадаетъ 0,1%; Або-Таммерфорской 3,1% и Гельсингфорсо-Петербургской 96,8% всей перевозки. Наиболѣе нагружается въ Петербургѣ 9%; Выборгѣ 36,6%; Давидстадтѣ 11,8%, Лахтисѣ 9,2% и Тавастгусѣ 7,5%. Снабжается ею преимущественно Петербургъ — 3.886,5 цент. (въ 1876 г.), а затѣмъ уже Гельсингфорсъ—761,5 цент.

Съѣстные припасы. Перевозка ихъ также мала — въ 1876 году 3.958,5 цент. Ганге-Хювингингская перевозитъ 4,3%; Або-Таммерфорская 5,2% и Петербурго-Гельсингфорская линія 90,5% общаго количества съѣстныхъ припасовъ. Нагружаются они преимущественно въ Петербургѣ 38,8%; Тавастгусѣ 19,1% и Гельсингфорсѣ 14,8%.

Станціями выгрузки являются прежде всего: Гельсингфорсъ, который въ 1876 г. получилъ 1,073 центнера, потомъ Керво, Тавастгусъ, Выборгъ и Бѣлоостровъ.

Въ общемъ перевозка только съѣстныхъ припасовъ возростаетъ; передвиженіе же мяса, дичи и птицы уменьшается.

По направленіямъ мясо и съѣстные припасы везутся къ Гельсингфорсу, а птица къ Петербургу.

(См. таблицу № 32).

Digitized by Google

Молочныя продукты. *Молоко*; въ 1876 г. его было перевезено 26.955,5 цент. На долю Ганге-Хювингингской падаетъ 4%; Або-Таммерфорской 3,3% и Петербурго-Гельсингфорской 92,7% общей перевозки. Главныя мѣста нагрузки Сейніо 22,5%; Туренги 20%; Хювинге 7,9%; Трэскэнде 10% и Керво 13%. Направляется оно главнымъ образомъ въ Гельсингфорсъ, который получилъ въ 1876 г. 16.681,5 цент.; затѣмъ въ Леппекоски 1.047,5 цент. и въ Петербургъ—6.391,5 цент.

Масло. Перевезено его въ 1876 году 40.347,5 цент., въ томъ числѣ Ганге-Хювингингскою линіею 2,7%; Або-Таммерфорскою 10,5% и Петербурго-Гельсингфорскою 96,3% всей перевозки. Грузятъ его преимущественно въ Выборгѣ 19,3%, Лахтисѣ 6,9%; Вессіярви 7,7% и Тавастгусѣ 15,5%. Направляется оно по преимуществу въ Петербургъ, гдѣ въ 1876 году выгружено 20,756 цент. и Гельсингфорсѣ 10.466,5 цент. Промежуточныя станціи также получаютъ его, но не въ большихъ размѣрахъ.

Сыръ. Перевозка его незначительна; въ 1876 г. только 2.548,5 цент. На долю Ганге-Хювингингской линіи приходится 3,2%; Або-Таммерфорской 2,8% и Петербурго-Гельсингфорской 94% всего перевозимаго по группѣ дорогъ сыра. Мѣсто нагрузки Петербургъ 6,3%; Уттисъ 12%; Кюммене 26%; Коусола 7%; Нюбю 6,9% и Лахтисъ 13,4%. Направляются грузы сыра главнымъ образомъ въ Гельсингфорсъ, куда его въ 1876 г. было привезено 1,299 цент.; потомъ въ Выборгъ 295 цент. и Петербургъ 327 центнеровъ.

Общій характеръ передвиженія всѣхъ молочныхъ продуктовъ крайне благопріятный. Оно возросло за четырехлѣтній періодъ и при томъ весьма значительно.

По направленіямъ масло идетъ преимущественно къ Петербургу; но не малая его доля направляется и въ противоположную сторону. Молоко же и сыръ почти исключительно идутъ къ Гельсингфорсу.

(См. таблицу № 32).

Digitized by Google

ОТДѢЛЪ III.

Условія перевозки.

А. Перевозка живаго скота.

Скотъ относится къ грузамъ такого рода, за которыми необходимо наблюденіе въ продолженіи всего пути, почему ни одна дорога не принимаетъ животныхъ къ нагрузкѣ безъ *проводниковъ*. Этихъ послѣднихъ обыкновенно полагается по одному на три-четыре вагона крупнаго скота. Мелкій скотъ однимъ хозяиномъ посылается очень рѣдко болѣе одного вагона, вслѣдствіе чего проводники бываютъ почти въ каждомъ вагонѣ. На большинствѣ дорогъ проводники берутъ билетъ 3-го класса; на нѣкоторыхъ же тарифъ пониженъ, напр. на Варшавской по 1 к. за версту (вмѣсто $1^1|_4$, какъ въ 3-мъ классѣ) и не взимается государственный сборъ. На Николаевской дорогѣ взималась за проѣздъ отъ Москвы до Петербурга по тарифу 4-го класса 5 р. 21 коп., теперь же, съ 17-го Сентября 1880 года, по новымъ правиламъ—полагается на 3 вагона съ быками или на 50 штукъ барановъ 1 безплатный проводникъ; на 6 вагоновъ быковъ или на 100 штукъ барановъ и болѣе 2 безплатные проводника, при условіи принадлежности всего скота одному хозяину. Обратный проѣздъ этихъ проводниковъ въ Москву также безплатный. Помѣщаются проводники, какъ придется. Если въ поѣздѣ имѣется служебное отдѣленіе,—въ немъ; въ противномъ же случаѣ на тормазной площадкѣ вагона или въ вагонѣ вмѣстѣ съ животными. Оба послѣдніе способа врядъ-ли могутъ быть допуще-

Digitized by Google

ны: помѣщеніе на тормазной площадкѣ отчасти опасно, такъ какъ при свойственной нашимъ простолюдинамъ безпечности, можетъ быть причиною несчастныхъ случаевъ, а главное не даетъ никакой возможности укрыться отъ непогоды и холода, что неминуемо отзывается на здоровьѣ проводниковъ. Помѣщеніе въ вагонѣ съ животными особенно быками и того хуже. Въ вагонѣ, во время теплой погоды до того удушливая и ѣдкая атмосфера, что даже у быковъ дѣлается воспаленіе глазъ, а помѣщать туда людей, когда говорятъ объ улучшеніи помѣщенія для скота, по меньшей мѣрѣ безчеловѣчно. Остается одинъ только первый способъ, почему всѣ желѣзныя дороги обязательно должны устроить теплыя помѣщенія въ товарныхъ вагонахъ на манеръ того, какъ это сдѣлано на Николаевской дорогѣ въ такъ называемыхъ „багажирахъ".

На дорогахъ же, гдѣ имѣются спеціальные вагоны безъ крышъ для перевозки скота, какъ по Тереспольской и Привислянской, проводники скота перевозятся безплатно, но при этомъ Тереспольская дорога требуетъ помѣщенія провожатыхъ въ самихъ вагонахъ, гдѣ помѣщается и скотъ, а Привислянская желѣзная дорога разрѣшаетъ имъ находиться въ вагонахъ III класса или багажныхъ.

Противъ помѣщенія провожатыхъ въ вагонахъ для перевозки скота сильно высказались торговцы скотомъ на Рязанскихъ желѣзныхъ дорогахъ, такъ какъ помѣщенія на тормозахъ вагоновъ неудобно для провожатыхъ, а между тѣмъ скотъ представляетъ товаръ цѣнный, съ которымъ необходимо отправлять *хорошихъ* людей, то они, требуя нѣкоторыхъ удобствъ, должны непремѣнно пользоваться въ пути теплыми и удобными помѣщеніями.

Число провожатыхъ согласно циркуляру Техническаго Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ 20-го Мая 1878 года, за № 6,574, опредѣляется при повагонной отправкѣ для крупнаго скота по одному человѣку на 6 вагоновъ и по одному человѣку на 4 вагона мелкаго скота.

Digitized by Google

Нагрузка производится, по большей части, съ обыкновенныхъ товарныхъ платформъ, очень часто деревянныхъ, которыя не совсѣмъ удобны для скота. Во время сырой погоды, а при большой нагрузкѣ отъ мочи быковъ и въ сухую погоду, доски намокаютъ и дѣлаются скользкими, отчего быки падаютъ и часто „раздираются", какъ говорятъ, т. е. у нихъ разрывается круглая связка бедра, почему быкъ не можетъ уже самъ придать конечности должное положеніе, а будетъ стоять только въ такомъ случаѣ, если ему приведутъ ее въ такое положеніе искусственно, напримѣръ свяжутъ ноги, чтобы они не разъѣзжались. Такой быкъ, при тѣснотѣ въ вагонѣ, по большей части, вновь падаетъ и очень часто платится жизнью за не нормальную нагрузку и тѣсное помѣщеніе, о чемъ, впрочемъ, еще будетъ рѣчь. Самыми лучшими должны быть признаны земляныя, вымощенныя камнемъ платформы. Спеціальныхъ дворовъ, гдѣ бы скотъ могъ стоять въ ожиданіи нагрузки, нѣтъ нигдѣ, кромѣ Московской станціи Николаевской дороги и Новгородской станціи таковой же дороги. Изъ приспособленій для корма и водопоя, кромѣ корытъ и то не на всѣхъ станціяхъ, на погрузныхъ платформахъ никакихъ не имѣется. На Московской станціи Николаевской дороги предположено устроить сарай-буфетъ, но до сихъ поръ предположеніе это еще не осуществлено. Между тѣмъ устройство подобныхъ приспособленій необходимо, по крайней мѣрѣ, на станціяхъ большой нагрузки. Здѣсь скоту очень часто приходиться ждать долгіе часы, чѣмъ удлиняется совершенно непроизводительно время его голоданія, такъ какъ и послѣ нагрузки въ вагонахъ онъ ничего не ѣстъ. Предварительно нагрузки, дѣлается о ней заявленіе за 10—24 часа, при чемъ оставляется задатокъ провозной платы. Если въ назначенное время скотъ не явится на станцію, владѣлецъ его или теряетъ задатокъ, или платитъ штрафъ, напр. на Финляндской дорогѣ 3 р. 43 к. за вагонъ. Въ случаѣ же замедленія нагрузки со стороны до-

Digitized by Google

роги, эта послѣдняя ничего не платитъ скотовладѣльцу, хотя подобные случаи бываютъ не рѣдко и весьма часто отзываются самымъ чувствительнымъ образомъ на интересахъ скотовладѣльца, не говоря уже о томъ, что они удлиняютъ срокъ голоданія скота. Нагрузка производится самымъ первобытнымъ образомъ. Если быкъ не охотно идетъ въ вагонъ, противъ него принимаются репрессивныя мѣры, пускаются въ ходъ ломаніе хвостовыхъ позвонковъ, закручиваніе ушей и пр., при чемъ отъ сильной боли быкъ бросается впередъ и такимъ образомъ попадаетъ въ вагонъ. Не послѣднюю роль при этой процедурѣ играютъ бичи и палки. Необходимо, впрочемъ, замѣтить, что часто попадаются такія быки, съ которыми трудно управиться, и приходиться даже отказаться отъ нагрузки ихъ. Никакихъ сколько нибудь раціональныхъ пріемовъ для нагрузки еще не придумано. Предлагаютъ, правда, воротъ, при помощи котораго быкъ, охваченный вокругъ туловища толстымъ ремнемъ, могъ бы быть втянутъ въ вагонъ. Но врядъ-ли дикій быкъ, а таковые въ гуртовомъ скотѣ попадаются не рѣдко, позволитъ спокойно подвергнуть себя подобной манипуляціи; онъ будетъ также сопротивляться и биться, а слѣдовательно и репрессивныя мѣры неизбѣжно пойдутъ въ ходъ. По распоряженію Министерства Путей Сообщенія, въ вагонъ положено грузить не болѣе 8 быковъ, но на практикѣ это распоряженіе и прежде не примѣнялось къ быкамъ мелкой (русской) породы. Теперь же, съ 17-го Сентября, на Николаевской дорогѣ допущена нагрузка такого количества быковъ, какое „будетъ соотвѣтствовать породѣ и росту перевозимаго скота". Со времени изданія этого циркуляра по Николаевской дорогѣ возятъ въ вагонѣ не менѣе 9 черкасскихъ быковъ и по 12 и болѣе киргизскихъ, при чемъ въ короткихъ вагонахъ быки просто набиты биткомъ. Подобная мѣра можетъ быть допущена только, какъ временная, съ цѣлью пониженія цѣнъ. Сдѣлать же ея постоянною нельзя, потому, что большинство торговцевъ изъ-за

Digitized by Google

денежныхъ расчетовъ стараются грузить въ вагонъ сколько влѣзетъ быковъ. Регулированіе нагрузки сообразно объему вагоновъ и съ вѣсомъ или ростомъ быковъ, помимо воли скотопромышленниковъ, необходимо. Мелкаго же скота, по правиламъ, полагается грузить не болѣе 35 штукъ. Обыкновенно грузятъ меньше; рѣдко когда больше. Въ упомянутомъ уже распоряженіи Правленія Николаевской дороги разрѣшается нагрузка 50 барановъ. Нагрузка производится большею частью рабочими желѣзныхъ дорогъ; на Финляндской желѣзной дорогѣ — на средства отправителей, а если эти послѣдніе пожелаютъ воспользоваться услугами дороги, тогда они должны по этому поводу входить въ особое соглашеніе съ администраціей дороги. На дорогахъ варшавкаго района нагрузка скота производится нѣсколько иначе: такъ на дорогахъ Варшавско-Тереспольской и Привислянской, скотъ, предназначенный къ отправкѣ, уже съ 8 часовъ утра, а иногда и ранѣе пригоняется въ загонъ, гдѣ онъ долженъ быть осмотрѣнъ ветеринаромъ и заклейменъ. Загоны эти не вымощены, почему до крайности грязны: въ Брестѣ даже лѣтомъ, въ Іюлѣ 1879 года, на краю загона стояла не лужа, а цѣлый прудъ вонючей воды, для стока которой не было сдѣлано никакихъ приспособленій.

Приспособленій для водопоя не имѣется, и скотъ болѣе 14 часовъ до нагрузки и отправки по желѣзной дорогѣ стоитъ не кормленный и не поеный, тогда какъ проведеніе воды къ загону изъ водопроводныхъ крановъ не представляетъ большихъ затрудненій.

Нагрузка и выгрузка скота производится самими скотопромышленниками, а дороги: Варшаво-Брестская и Привислянская никакой платы за это не взимаютъ. Вагоны, назначенные подъ нагрузку скота, подвозятся къ земляной платформѣ, идущей вдоль одной стороны загоновъ, прилегающихъ къ рельсовому пути; съ платформы въ вагоны кладутся деревянные мостки, по которымъ скотъ вводится

Digitized by Google

въ вагонъ и, глядя по усмотрѣнію хозяевъ, привязывается, или просто ставится поперегъ вагона, головами въ одну сторону, а иногда въ перемѣшку, т. е. одинъ волъ головой въ одну сторону, другой рядомъ съ нимъ въ другую сторону. Такого рода нагрузка идетъ довольно успѣшно, пока въ вагонѣ не тѣсно; но при вводѣ 7 и 8 штукъ животныя не идутъ въ вагонъ. Тогда силой раздвигаютъ 2-хъ воловъ, стоящихъ близь дверей вагона, на столько, чтобы просунуть голову входящему волу, а этому послѣднему ломаютъ хвостъ; отъ боли животное бросается впередъ, при чемъ раздвигаетъ стоящихъ въ вагонѣ быковъ и втискивается между ними.

По утвержденнымъ Правительствомъ правиламъ, въ вагонѣ разрѣшалось ставить не болѣе 10 штукъ воловъ крупной малороссійской породы и 12 штукъ мелкой мѣстной породы. Но вслѣдствіе жалобъ Общества покровительства животнымъ, что нагрузка въ этомъ количествѣ слишкомъ велика, что животныя такъ стѣснены, что они буквально не могутъ пошевелиться въ пути, что при паденіи быка въ вагонѣ, онъ не можетъ встать за неимѣніемъ мѣста, отъ чего часто около него стоящія животныя его затаптываютъ до смерти, что вышеописанный способъ нагрузки скота при ломаніи хвостовъ, чрезвычайно жестокъ и мучителенъ и что для устраненія всего этого не слѣдуетъ разрѣшать скотопромышленникамъ ставить въ вагонѣ болѣе 8 и 10 штукъ, было сдѣлано распоряженіе Правительствомъ, чтобы нагрузка въ вагонахъ ограничивалась этимъ послѣднимъ количествомъ.

Такъ какъ, вслѣдствіе этого распоряженія, Варшаво-Тереспольская дорога цѣнность за провозъ отъ Бреста въ Варшаву не уменьшила, а продолжала взимать прежнюю повагонную плату, въ 31 р. 50 к., или $15^3/_4$ к. съ вагона и версты, то Варшавскіе и Брестскіе скотопромышленники подняли цѣну на мясо, далеко выше того на сколько имъ приходилось платить болѣе за провозъ скота отъ Бреста

Digitized by Google

въ меньшемъ количествѣ на вагонъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ подали къ мѣстнымъ властямъ просьбы о дозволеніи имъ по прежнему возить по 10 и 12 головъ въ вагонѣ. По подробномъ изслѣдованіи этого вопроса мѣстными властями, прошеніе скотопромышленниковъ было оставлено безъ послѣдствій, но въ Августѣ мѣсяцѣ 1879 г., было получено предписаніе отъ 4-го Августа 1879 года за № 8,593, отъ Техническо-Инспекторскаго Комитета, по отдѣленію эксплоатаціи, на имя Инспектора Варшаво-Тереспольской желѣзной дороги, по которому разрѣшалось грузить въ вагоны, устроенные для перевозки скота, по 12 степныхъ и 14 мѣстныхъ воловъ, при чемъ повагонная плата не должна была быть увеличена, такъ что въ настоящее время въ каждый вагонъ ставиться не по 10 и 12 воловъ, что признавалось Обществомъ покровительства животныхъ слишкомъ много, а по 12 и 14 штукъ. Нагрузка этого количества животныхъ конечно производиться еще съ большимъ трудомъ и страшнымъ мученіемъ животныхъ, между тѣмъ мясо въ Варшавѣ не подешевѣло, и возвышенная цѣна осталась та же.

Какъ Брестская, такъ и Привислянская дорога нагрузку и выгрузку скота предоставляютъ скотопромышленникамъ, а потому и никакая плата за то не взимается.

Вагоны, въкоторые грузится скотъ, на дорогахъ С.-Петерб. и Юго-восточнаго раіона, обыкновенные товарные съ нѣкоторыми приспособленіями. Эти послѣдніе заключаются въ устройствѣ четырехъ оконъ въ верхней части вагона; крючковъ на дверяхъ, при помощи которыхъ дверь можетъ держаться непритворенною на $^1/_4$ аршина, а иногда люковъ въ одномъ изъ нижнихъ угловъ вагона. Недавно еще практиковалась перевозка животныхъ въ глухихъ вагонахъ, что, впрочемъ, случается и теперь, какъ видно изъ акта, составленнаго ветеринаромъ Кореневымъ и представленнаго въ Коммиссію. Окна въ большинствѣ случаевъ бываютъ 3-хъ четвертей длины и 2-хъ ширины. Подобныя отверстія

Digitized by Google

слишкомъ недостаточны для надлежащей вентеляціи вагоновъ. Въ этомъ имѣла случай убѣдиться Петербургская Подкоммиссія, когда осматривала бычью платформу Николаевской дороги, причемъ въ одномъ изъ вагоновъ съ быками при довольно умѣренной утренней температурѣ, было найдено 33° С. *) Атмосфера въ вагонахъ отъ разлагающихся навоза и мочи настолько удушлива и переполнена ѣдкими амміачными парами, что не привычный человѣкъ не можетъ пробыть въ ней и нѣсколько минутъ. Несчастнымъ же быкамъ приходится оставаться въ ней по нѣсколько сутокъ, результатомъ чего въ лѣтнюю пору бываетъ весьма частое воспаленіе глазъ, и иногда цѣлые гурты сплошь „плачатъ", какъ выражаются проводники. Гораздо лучше въ этомъ отношеніи вагоны, имѣющіе окна большихъ размѣровъ: 1 аршинъ длины и $^3/_4$ аршина ширины. Благодаря величинѣ оконъ, быки имѣютъ возможность по одному и болѣе стоять головою къ окну и дышать чистымъ воздухомъ. Но и эти окна имѣютъ свои, хотя весьма легко устранимыя, недостатки. Въ ихъ большія отверстія быки свободно продѣваютъ голову наружу вагона, но вынуть ее обратно, особенно при большихъ рогахъ, не умѣютъ. Во время же маневровъ, сопровождаемыхъ большими толчками, при встрѣчѣ съ поѣздами и при сильныхъ свисткахъ паровозовъ, быки торопятся, толкаютъ другъ друга, скользятъ по мокрому полу, падаютъ и часто душатся въ окнахъ, не будучи въ состояніи ни вынуть голову, ни встать на ноги, почему въ подобныхъ окнахъ необходимо сдѣлать металлическія крестовины, дабы препятствовать быкамъ выдвигать головы изъ вагоновъ. Подобныя окна встрѣчаются въ вагонахъ Николаевской и Варшавской дорогъ, но далеко не во всѣхъ, и въ любомъ поѣздѣ они являются только исключеніемъ. На Николаевской и Новгородской дорогахъ есть еще вагоны-рѣшетки, въ стѣнахъ которыхъ вынуты доски черезъ одну. Лѣтомъ они очень удобны, но

*) 26,4° по R.

Digitized by Google

для зимы слишкомъ холодны, почему въ эту пору употребленіе ихъ запрещено *). На Николаевской дорогѣ имѣются еще вагоны съ приспособленными дверями, въ верхней половинѣ которыхъ имѣется 5 узкихъ — въ два вершка шириною и 1 аршинъ длиною—отверстій, каковыя, въ случаѣ надобности, могутъ быть закрыты при помощи пружины. Эти вагоны хуже предъидущихъ, такъ какъ вентиляція въ нихъ совершается преимущественно въ срединѣ вагона, въ отдаленныхъ же углахъ обмѣнъ воздуха слишкомъ малъ. Если бы быки, подобно лошадямъ, стояли головами къ срединѣ вагона, тогда имъ приходилось бы дышать все таки болѣе чистымъ воздухомъ. Теперь же, когда они стоятъ, какъ имъ заблагоразсудится, къ двери попадаютъ болѣе сильные; слабые же и забитые стоятъ по угламъ и душатся въ невыносимой атмосферѣ. Въ нѣкоторыхъ изъ упомянутыхъ уже вагоновъ есть еще и люки въ одномъ изъ нижнихъ угловъ вагона. Хотя люки усиливаютъ тягу воздуха и тѣмъ улучшаютъ его, однако они имѣютъ весьма важное неудобство, обусловленное ихъ мѣсторасположеніемъ. При ихъ низкомъ положеніи, туда постоянно протекаетъ навозъ, разжиженный мочею, и разбрасывается по всему пути, что съ точки зрѣнія ветеринарной совершенно допущено быть не можетъ. Кромѣ того, въ эти отверстія быки иногда попадаютъ конечностями и даже цѣлыми частями туловища. Однажды на Николаевской дорогѣ былъ случай, что быкъ во время остановки поѣзда совершенно пролезъ чрезъ это отверстіе и убѣжалъ. На тѣхъ дорогахъ, гдѣ возятся быки тяжелые, откормленные на бардѣ, напр. Балтійской, Варшавской и др. ихъ привя-

*) На Николаевской дорогѣ со времени разрѣшенія нагрузки быковъ болѣе 8 въ вагонъ, подъ быковъ исключительно употребляются вагоны сер. Ѣ^{п} въ стѣнахъ которыхъ вынуто по 2 доски, а также вагоны сер. А. 0 и К. 0 съ большими окнами. Всѣ эти вагоны отмѣчены бѣлымъ крестомъ на дверяхъ, что означаетъ, что они предназначены исключительно подъ быковъ.

Digitized by Google

зываютъ къ кольцамъ, ввинченнымъ въ стѣну вокругъ всего вагона. На другихъ же, и въ томъ числѣ на Николаевской, быки не привязываются. Не привязанные быки размѣщаются въ вагонѣ, какъ имъ вздумается, постоянно переходятъ съ мѣста на мѣсто; тѣснятъ одинъ другаго, причемъ болѣе слабому всегда достается сильнѣе. Полъ вагона покрытъ массою въ четверть толщины разжиженнаго навоза, вслѣдствіе чего быки, при толчкахъ отъ маневровъ и испугѣ отъ свистковъ, скользятъ, падаютъ, разрываютъ себѣ круглую связку бедра и уже не въ состояніи безъ посторонней помощи подняться на ноги. Если проводникъ во время не замѣтитъ такого быка и не подыметъ его, то бѣднягу толкутъ, давятъ, ранятъ, и онъ или вовсе околѣваетъ, или прибываетъ на станцію выгрузки весь избитый и еле дышащій. Обусловливается же это явленіе отсутствіемъ брусьевъ въ полу или подстилки, которая кладется только телятамъ и коровамъ. Безъ подстилки быку, совершенно не привыкшему къ деревянному полу, въ данномъ случаѣ всегда мокрому, за отсутствіемъ брусьевъ или какой либо шероховатости, трудно удерживаться на ногахъ при сильныхъ толчкахъ. При подстилкѣ ничего подобнаго не можетъ быть; вбирая въ себя жидкія части экскрементовъ и смѣшиваясь съ плотными частями ихъ, она приняла бы видъ мягкой подкладки, на которой быку гораздо легче держаться. Привязываніе быковъ отчасти устраняетъ эти неудобства, но за то имѣетъ и свои недостатки. При привязываніи четырехъ быковъ съ каждой стороны, они стоятъ настолько тѣсно, что лечь имъ нельзя, а приходится стоять въ одномъ и томъ же положеніи въ теченіи нѣсколькихъ сутокъ, употребляя не малыя усилія для поддержанія себя въ равновѣсіи во время толчковъ и маневровъ, отчего быки сильно устаютъ. Однако этотъ способъ имѣетъ громадное преимущество потому, что даетъ возможность кормить и поить быковъ во время пути, о чемъ рѣчь будетъ дальше. Для мелкаго скота ни на одной

Digitized by Google

дорогѣ, кромѣ Варшавской, никакихъ приспособленій не существуетъ. На Варшавской дорогѣ имѣются двухъ-этажные вагоны, но они употребляются только въ южномъ участкѣ дороги, около Варшавы. Обыкновенно мелкій скотъ грузится въ тѣ же вагоны, какъ и быки, иногда же и въ совершенно глухіе. Въ виду того, что скотъ этотъ малъ, занимаетъ значительно меньшее пространство, рѣдко грузится въ вагонѣ въ количествѣ большемъ 35 штукъ, имѣетъ подстилку, а иногда даже кормъ, перевозка его совершается при гораздо болѣе благопріятныхъ условіяхъ, нежели быковъ, особенно если принять въ расчетъ, что этотъ сортъ скота доставляется изъ пунктовъ, расположенныхъ не подалеку отъ центровъ, почему въ вагонѣ ему не приходится проводить очень долгое время. На дорогахъ же Царства Польскаго, а именно Варшавско-Тереспольской и Привислянской введены нынѣ спеціальные вагоны для перевозки скота, отличающіеся отъ обыкновенныхъ лишь отсутствіемъ крышъ и устройствомъ внутри вагона на верху откидной лавочки для провожатыхъ.

Вагоны эти можно признать удовлетворительными, хотя въ зимнее время въ открытыхъ вагонахъ, въ особенности при мятеляхъ, скотъ страдаетъ нѣсколько отъ холода, но какъ вообще зима въ мѣстностяхъ вышеупомянутыхъ дорогъ, за рѣдкими исключеніями, не продолжительна и не слишкомъ сурова, то въ виду кратковременной перевозки, продолжающейся около 13 часовъ, вагонами этими можно пользоваться съ удобствомъ.

На дорогахъ Юго-восточной Подкоммиссіи заявленія торговцевъ скотомъ относительно конструкціи вагоновъ сводились къ необходимости устройства рѣшетокъ въ вагонахъ или оконъ въ противуположныхъ стѣнахъ вагона такъ, чтобы доступъ свѣжаго воздуха въ бычій вагонъ былъ бы постоянный и быковъ бы продувало. Привязь быковъ въ вагонѣ во время пути, охраняетъ ихъ, и скотъ, доставленный безъ привязи, даетъ говядину съ пятнами,

Digitized by Google

оттого что быки часто другъ друга портятъ, но такъ какъ привязь слишкомъ затруднительна, то этому скотопромышленники не придаютъ особаго значенія.

Перевозка скота производится въ обыкновенныхъ товарныхъ или товаропассажирскихъ поѣздахъ. На нѣкоторыхъ дорогахъ, напр. Николаевской, въ извѣстные товарные поѣзда грузится преимущественно скотъ, почему они носятъ названіе „бычьихъ". На дорогахъ же, гдѣ движеніе скота не совершается регулярно, вагоны съ живьемъ прицѣпливаются къ товарному поѣзду; у каждой станціи въ такомъ поѣздѣ то прибавляютъ, то выкидываютъ вагоны, что сопровождается сложными и продолжительными маневрами, которые отзываются на бокахъ животныхъ весьма чувствительно, о чемъ уже было сказано раньше. Скотъ перевозится въ слѣдующихъ поѣздахъ:

По Николаевской дорогѣ:

№ 32 (воинскій) въ пути отъ Москвы 36 час. 35 м.; прибываетъ въ Петербургъ въ 6 час. 25 м. утра.

№ 34 (рѣдко, въ лѣтнее время) въ пути 49 час. 5 м.; прибываетъ въ Петербургъ въ 12 ч. 31 м. дня.

№ 36 въ пути 46 час. 45 м.; прибываетъ въ 4 ч. 50 м. дня.

№ 56 въ пути 43 ч. 25 м.; прибываетъ въ 4 ч. 45 м. ночи.

№ 58 въ пути 43 ч. 30 м.; прибываетъ въ 6 ч. утра.

№ 60 въ пути 48 час. 20 м.; прибываетъ въ 2 час. 55 м. дня.

№ 70 (изъ Бологое) въ пути 21 ч. 15 м., прибываетъ въ 5 ч. 25 м. ночи.

Въ поѣздѣ № 70, а также и 56, возится преимущественно мелкій скотъ.

Digitized by Google

Боковые пути Николаевской дороги: Новгородская дор.

№ 4 (для перваго участка отъ Новгорода до Чудова въ теченіи всего года, а для 2-го только въ лѣтнее время) въ пути (156 верстъ) 8 час. 25 мин., прибываетъ въ Чудово въ 4 ч. 55 м. дня. Кромѣ того въ лѣтнее время на первомъ участкѣ ходитъ п. № 16 въ пути (68 верстъ) 5 ч. 18 м., прибываетъ въ Чудово 12 ч. 30 м. дня; въ зимнее же время вмѣсто этого поѣзда, но только по всей линіи ходитъ п. № 12 (воинскій) въ пути 13 ч. 20 м., прибываетъ въ Чудово 10 ч. 45 м. вечера.

Рыбинско-Бологовская дорога: поѣздъ № 59 (товарно-скотскій) въ пути (280 верстъ) 22 ч. 40 м. (хода 12 ч. 19 м., остановокъ 10 ч. 21 м.) приходитъ въ Бологое въ 1 часъ дня. Но передача совершается въ три часа дня, для чего паровозъ Николаевской дор. прибываетъ на ст. Медвѣдево и оттуда беретъ вагоны съ быками.

По Варшавской дорогѣ:

П. № 22 (воинскій) изъ Вержболова; хода (835 вер.) 50 ч., прибываетъ въ Петербургъ 2 ч. 10 м. дня.

П. № 24 (товарн.) хода 49 ч. 35 м., прибываетъ въ 10 ч. 30 м. вечера и 32, прибывающій въ 6 ч. 45 м. вечера. Въ случаѣ большаго передвиженія скота онъ перевозится также съ поѣздами № № 26, 28 и 30 хотя очень рѣдко.

По Балтійской дорогѣ:

№ 14 (товарно-пассажирскій) почти исключительно для мелкаго скота; въ пути 17 час. 13 м.; прибываетъ въ Петербургъ въ 7 ч. 53 м. утра.

Digitized by Google

№ 102 для крупнаго скота, въ пути 30 ч. 43 м., прибываетъ въ 7 ч. 20 м. утра. Въ случаѣ большаго передвиженія скота онъ возится на поѣздахъ № 106 въ пути 30 ч. 33 м., прибываетъ въ 10 ч. 16 м. утра, № 110 въ пути 32 ч. 28 м., прибываетъ въ 2 ч. 58 м. дня и № 114, въ пути 29 ч. 39 м., прибываетъ въ 5 ч. 55 м. дня.

По Финляндской дорогѣ:

Съ поѣздами №№ 101 и 103, со скоростью 20 верстъ въ часъ. Главные недостатки передвиженія скотскихъ поѣздовъ: медленность и опозданія. Стоитъ только сравнить скорость поѣзда № 32 Николаевской дороги съ ея же поѣздомъ № 36-й: первый—смѣшанный—идетъ 36 ч. 35 м., второй—спеціально бычій—идетъ 49 ч. 5 м., т. е. на 12 ч. 30 м. дольше перваго, тогда какъ и 32 поѣздъ не отличается быстротою движенія; затѣмъ сравнить движеніе поѣзда № 14 товарно-пассажирскаго Балтійской дороги, который идетъ 17 ч. 13 м. съ ея же поѣздомъ № 102, идущимъ 32 ч. 28 м., т. е. на 15 ч. 15 м. дольше перваго, чтобы вполнѣ уяснить себѣ черепашью быстроту, съ которою перевозится скотъ. Второе зло—опозданіе поѣздовъ—отзывается на интересахъ торговцевъ еще чувствительнѣе, чѣмъ медленность движенія. Какова бы ни была эта последняя, разъ она установлена, съ нею всѣ считаются, и сообразно тому ведутъ свои расчеты. Опозданіе же никакими судьбами предусмотрѣно быть не можетъ; оно всегда застаетъ въ расплохъ и особенно тяжело на дорогахъ, которыя передаютъ скотъ на поѣзда другихъ линій. При опозданіи, скотъ не успѣваетъ попасть къ должному поѣзду другой дороги и иногда по суткамъ ждетъ слѣдующаго поѣзда. На оконечныхъ пунктахъ опозданіе разстраиваетъ торговые расчеты, въ иныхъ случаяхъ даже обусловливаетъ значительное колебаніе цѣнъ, напримѣръ въ Петер-

Digitized by Google

бургѣ, гдѣ цѣна на мясо всегда колеблется отъ 10 до 20 коп. въ пудѣ, сообразно имѣющемуся на рынкѣ количеству скота. Правильность движенія и увеличеніе скорости поѣздовъ со скотомъ должны быть одною изъ главныхъ заботъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ правленій. Прибывающій въ Петербургъ по Николаевской и Варшавской дорогамъ скотъ не оканчиваетъ еще этимъ своего путешествія, а подается для выгрузки на особенную бычью платформу, устроенную Николаевскою дорогою между скотопригоннымъ дворомъ и Варшавскимъ вокзаломъ. Съ Николаевской дороги на бычью назначены два особые поѣзда, № 211 прибываетъ въ 6 ч. 30 м. утра и № 213 прибываетъ въ 7 ч. 45 м. утра.

Въ виду того, что поѣзда весьма часто запаздываютъ и не успѣваютъ прибыть на постъ Петербургъ 2-й ко времени отхода только что названныхъ поѣздовъ; да и есть такія поѣзда, которыя прибывнютъ позже 7 ч. утра, они подаются на бычью платформу съ экстренными поѣздами.

Съ Варшавской дороги также 2 раза въ день передаются быки: въ 9 ч. 25 м. утра и 5 ч. 15 м. вечера. Хода отъ Петербурга 2-й до бычьей 30 м. и отъ Варшавской станціи 10 минутъ. Отправка скота съ особыми поѣздами, какъ изъ Бреста, такъ и изъ Ковеля въ Варшаву идетъ совершенно правильно.

Отъ перваго города т. е. отъ Бреста поѣзда идутъ со скоростію 20 вер. въ часъ, а часть скота перевозится съ товаро-пассажирскимъ поѣздомъ, который двигается со скоростію 30 верстъ въ часъ, такъ что скотъ находится въ дорогѣ не болѣе 13 часовъ и самая большая остановка на пути 1 ч. 33 минуты. — На столь малое пространство нѣтъ надобности въ приспособленіяхъ въ пути для корма или водопоя.

Поѣзда эти ко дню торга въ Варшавѣ приходятъ:

1-й въ . . . . . 2 часа 16 мин. ночи.

Digitized by Google

2-й „ . . . . . 4 „ 24 „ „
3-й „ . . . . . 6 „ 31 „ „

и съ товаро-пассажирскимъ

поѣздомъ въ . . . . . 7 час. 34 мин. утра.

Первые три поѣзда подаются къ выгрузнымъ платформамъ отъ 6 до 7 часовъ утра, товаро-же пассажирскій поѣздъ въ 8 ч. утра.

Отъ Ковеля поѣзда со скотомъ идутъ со скоростію 25 верстъ въ часъ и находятся всего въ пути 16 часовъ, а потому также нѣтъ надобности въ кормленіи или въ водопоѣ въ пути. Къ торгу въ Варшаву они приходятъ въ 7 час. утра и немедленно выгружаются.

Поѣзда приходятъ всегда во время; на опаздываніе или задержки ихъ въ пути никакихъ заявленій дѣлаемо не было и, по словамъ Управленій дорогъ, не было случая съ открытія этихъ линій, чтобы хотя одинъ изъ скотскихъ поѣздовъ опоздалъ къ торгу, что впрочемъ и подтвердили тѣ скотопромышленники, которыхъ Коммиссія видѣла.

Прямое сообщеніе. Въ раіонѣ Петербургской подкоммисіи важно прямое сообщеніе: Николаевской д. съ Рыбинско-Бологовскою и Новгородскою, такъ какъ по прямому сообщенію съ другихъ за московныхъ дорогъ приходитъ скотъ и то въ самомъ ограниченномъ количествѣ только съ Московско-Рязанской дороги. Затѣмъ Варшавской д. съ Динабургo-Витебской и Либаво-Роменской.

Какъ только что было сказано, *по Рыбинско-Бологовской д.* на станцію Бологое скотъ прибываетъ въ 1 часъ дня. Въ тотъ-же день онъ можетъ попасть на Николаевскую дорогу только на слѣдующіе поѣзда: № 32 въ 2 ч. 20 м. дня, № 60 въ 3 ч. дня и № 36 въ 4 часа дня. Когда эти поѣзда прибываютъ изъ Москвы въ Бологое уже въ полномъ составѣ и новыхъ вагоновъ прицѣпливать

Digitized by Google

къ нимъ нельзя, что обыкновенно и бываетъ, приходится ждать другаго дня и отправлять скотъ съ однимъ изъ слѣдующихъ поѣздовъ: № 56 въ 7 ч. 30 м. утра; № 58 въ 9 часовъ 45 м., № 34 въ 11 ч. 15 м. утра. Кромѣ того поѣздъ № 70 ходитъ только отъ Бологова до Петербурга въ 8 ч. 10 м. утра. Въ этомъ поѣздѣ преимущественно перевозится мелкій скотъ; иногда-же онъ бываетъ и въ № 56-мъ.

На этой дорогѣ производится просто передача вагоновъ безъ перегрузки ихъ, при чемъ паровозъ Николаевской дороги забираетъ вагоны со станціи Медвѣдево.

На Новгородской дорогѣ лѣтомъ скотъ прибываетъ въ Чудово въ 12 ч. 30 м. дня и въ 4 ч. 55 дня, зимою-же вмѣсто 12 ч. 30 м. дня въ 10 ч. 45 м. вечера. На этой станціи происходитъ перегрузка скота изъ узко-колейныхъ вагоновъ Новгородской дороги въ большіе вагоны Николаевской, на которую скотъ можетъ попасть только вечеромъ потому, что перевозится съ этой дороги скотъ исключительно поѣздами № 70 и 56. Первый отходитъ въ 9 ч. 18 м. вечера и второй въ 10 ч. вечера. Кромѣ того черезъ Чудово проходятъ № 58 въ 10 часовъ 30 м. вечера, № 32 въ 12 ч. 8 м. ночи, № 34 въ 12 ч. 43 м. ночи, № 60 въ 5 ч. 35 м. утра и № 36 въ 8 ч. 20 м. утра, но на всѣ эти поѣзда скотъ съ Новгородской дороги почти никогда не принимается. Въ лѣтнее время скоту приходится непроизводительно ожидать отъ 4 до 8 ч., но еще хуже тому скоту, который зимою прибываетъ въ Чудово въ 10 ч. 45. вечера, почти вслѣдъ за отходомъ №№ 56 и 70, вслѣдствіе чего ему приходится цѣлые сутки ожидать, если не представится возможность прицѣпить вагоны къ какому либо изъ остальныхъ поѣздовъ, что случается очень рѣдко.

Варшавская дорога получаетъ скотъ съ *Ландварово-Роменской дороги*, которая доставляетъ его въ Вилейку въ

Digitized by Google

11 ч. утра и въ три часа дня; Варшавскіе-же поѣзда проходятъ № 22 въ 12 ч. 33 м. ночи и 32 въ 8 ч 26 м. утра. Съ этой дороги скотъ грузится преимущественно на п. № 22, почему ему приходится ждать на станціи отъ 9 1/2 до 13 1/2 часовъ, тогда какъ по Роменской дорогѣ долженъ быть поѣздъ, согласованный вполнѣ съ № 22, потому что онъ воинскій; а для воинскихъ поѣздовъ установлено прямое безъ продолжительныхъ остановокъ сообщеніе. *На Ст. Динабургъ* проходятъ поѣзда Варшавской дороги: № 22 въ 10 ч. утра и № 32 въ 8 ч. 25 м. утра. На этотъ послѣдній преимущественно грузится скотъ съ Динабурго-Витебской дороги. Свѣдѣній о времени прибытія въ Динабургъ поѣздовъ Витебскоой дороги не имѣется. На дорогахъ Варшавскаго раіона не имѣется прямаго безперегрузочнаго сообщенія для скота.

На отсутствіе его особенно жалуются Ефремовское Земство и Городская Дума.

Свиньи изъ Ефремова отправляются въ Варшаву чрезъ Елецъ по Орловско-Грязской желѣзной дорогѣ и перегружаются въ Ельцѣ, чрезъ что товаръ худѣетъ и нерѣдко свиньи ломаютъ ноги.

Неустановленіе прямаго безперегрузочнаго сообщенія въ Ельцѣ, происходящее по нежеланію Правленія Общества Орловско-Грязской желѣзной дороги, подробно выяснено въ докладѣ Варшавской подкоммиссіи по описанію Ряжско-Вяземской желѣзной дороги. Стр. 80—83.

На дорогахъ Юго-Восточной подкоммиссіи получались жалобы на продолжительное ожиданіе скотскихъ поѣздовъ на передаточныхъ станціяхъ, такъ напр. въ Грязяхъ скотскій поѣздъ стоитъ по суткамъ, отправляется послѣ всѣхъ поѣздовъ, и отправка называется скорою, если поѣздъ отправятъ изъ Грязей послѣ 18 часовой остановки. Благодаря задержкамъ на передаточныхъ пунктахъ, скотскій поѣздъ отъ Грязей до Москвы (460 верстъ) идетъ трое

Digitized by Google

сутокъ, между тѣмъ такой-же поѣздъ изъ Москвы до С.-Петербурга проходитъ 600 верстъ въ 33 часа.

При большей скорости перевоза скотъ теряетъ меньше вѣса, а мясо получается лучшаго качества.

Во избѣжаніе этой продолжительной стоянки предлагается мѣра отправленія скотопромышленниками быковъ цѣлыми поѣздами; тогда для такихъ спеціальныхъ поѣздовъ не встрѣчалось-бы задержки не только въ пунктахъ передачи, но и въ мѣстахъ посадки.

Дороги могли-бы согласиться, чтобы такіе спеціальные поѣзда со скотомъ принимались на передаточныхъ станціяхъ во всякое время—внѣ очереди. Этимъ достигнута была-бы болѣе скорая доставка скота въ Москву и въ Петербургъ.

Для мелкихъ-же отправокъ слѣдовало-бы установить особые поѣзда, которые отправлялись-бы въ извѣстные дни напр. 2 раза въ недѣлю, и на которые грузился-бы скотъ въ назначенное время.

Кормъ и водопой. Во время пути такими удобствами пользуются молочныя и племенныя животныя, да иногда мелкій скотъ. Быкамъ ни на одной дорогѣ отъ погрузки до выгрузки не даютъ ни ѣсть, ни пить, Объясняется это обстоятельство всегда отсутствіемъ особенно для того предназначенныхъ приспособленій, безъ которыхъ будто-бы кормленіе скота въ вагонахъ немыслимо, а приспособленія стоятъ дорого и желѣзныя дороги ихъ дѣлать не хотятъ. Дѣйствительно приспособленія, устраиваемыя на заграничныхъ дорогахъ, въ родѣ, на примѣръ, откидныхъ стѣнокъ стоятъ дорого около 1000 рублей на вагонъ, что видно изъ доклада Г-на Алтухова Императорскому Техническому Обществу, представленнаго въ Коммиссію. При передвиженіи скота около 1000—1500 головъ въ день, какъ это бываетъ на Николаевской дорогѣ, пришлось-бы приспособить не менѣе 800—1200 вагоновъ, на что потребуется громадный капиталъ. Если заграницею и тратятъ подобныя суммы на приспособлен-

Digitized by Google

ные вагоны, то тамъ подобная затрата имѣетъ разумныя основанія. Большинство различныхъ приспособленій устроено на англійскихъ дорогахъ, гдѣ скотъ чрезвычайно цѣнный, изнѣженный уходомъ, и неудобство перевозки, вліяна его здоровье и внѣшній видъ, значительно понижаютъ цѣнность быка. Другое дѣло у насъ. Быки наши цѣнятся maximum 120—130 руб., къ уходу не привыкли, вовсе не изнѣжены, и для нихъ дорого стоющихъ приспособленій совсѣмъ не требуется. Если-бы быки привязывались и размѣщались въ вагонѣ болѣе правильно, въ родѣ того, какъ это дѣлается съ лошадьми, и клалась-бы подъ ноги подстилка, которая вбирала-бы въ себя мочу, то явилась бы полная возможность ставить по срединѣ вагона простое корыто, въ которое вода можетъ наливаться изъ обыкновеннаго крана на любой станціи съ продолжительною остановкою, а сѣно класть на полъ или надъ этимъ корытомъ можно устроить козлы съ обыкновенными яслями для сѣна, откуда быки преспокойно *всю дорогу* могутъ ѣсть и пить. Эти приспособленія просты, дешевы и даютъ возможность быкамъ ѣсть, когда и сколько угодно. Правда, въ такомъ случаѣ требуется ставить въ вагонъ не болѣе 8 быковъ, но при 12 быкахъ въ вагонѣ врядъ-ли и откидныя стѣнки помогутъ, такъ какъ 12 быковъ не могутъ помѣститься поперекъ вагона и всѣ одновременно ѣсть изъ стоящихъ внѣ вагона корытъ. При столь тѣсной нагрузкѣ, когда быки набиты въ вагонѣ, какъ сельди въ бочкѣ, остается одна мѣра: на извѣстныхъ пунктахъ выгружать скотъ для питья и поенія. Но объ этой мѣрѣ ни скотопромышленники, ни проводники и слышать не хотятъ, такъ какъ разгрузка, а особенно вторичная нагрузка, требуютъ много времени и труда, потому, что скотъ, однажды испытавшій неудобство пребыванія въ вагонѣ, совсѣмъ отказывается идти туда вновь, и съ нимъ гораздо больше возни при вторичной нагрузкѣ; приходится, какъ говорятъ проводники, „ломать“ скотъ, т. е. насильно его пихать въ

Digitized by Google

вагоны. Вслѣдствіе этого кормленіе внѣ вагоновъ должно быть допущено только на станціяхъ перегрузки, гдѣ скотъ неизбѣжно выгоняется изъ вагона, что бываетъ при продолжительномъ путешествіи изъ Оренбурга и другихъ отдаленныхъ пунктовъ. По этому крайне желательно продолженіе опытовъ, начатыхъ Ветеринаромъ Кулешовымъ, перевозки быковъ съ кормленіемъ и питьемъ въ вагонахъ безъ всякихъ мудреныхъ приспособленій, большинство которыхъ стоитъ такъ дорого, что не по силамъ нашимъ дорогамъ за весьма рѣдкими исключеніями. Если-бы даже дороги и рѣшились затратить на подобныя приспособленія значительныя средства, то неизбѣжно пришлось-бы еще повысить тарифъ, тогда какъ онъ и теперь болѣе чѣмъ значителенъ; слѣдуетъ добиваться пониженія его, а не возвышенія. Дача-же пищи и воды скоту необходима потому, что при теперешнихъ условіяхъ онъ голодаетъ и не пьетъ до 5 и болѣе сутокъ (по прямому сообщенію съ Роменской дорогой), что отзывается не благопріятно на общее его состояніе, а слѣдовательно и стоимость скота.

Вліяніе желѣзнодорожной перевозки на здоровье и вѣсъ быковъ: Когда идетъ рѣчь объ этомъ предметѣ, желѣзнымъ дорогамъ всегда ставятъ въ примѣръ прогонъ скота, во время котораго этотъ послѣдній будто-бы откармливается и приходитъ къ мѣсту назначенія въ болѣе удовлетворительномъ состояніи, нежели онъ вышелъ съ мѣста. По словамъ Ветеринаровъ, которые по порученію Министерства Внутреннихъ Дѣлъ изслѣдовали условія прогона скота, подобное явленіе дѣйствительно наблюдается, но только тогда, когда скотъ идетъ не спѣшно и кормъ и питье, даваемые ему во время путешествія, мало чѣмъ отличаются отъ тѣхъ, къ которымъ онъ привыкъ. Во время-же далекихъ путешествій, когда скоту приходится проходить громадныя пространства и идти при совершенно другихъ климатическихъ и топографическихъ условіяхъ, напримѣръ донскому или киргизскому скоту, привыкшему къ степному корму и во-

Digitized by Google

дѣ, по Новгородской и Петербургской губерніи, гдѣ кормъ и вода болотные—совершенно другихъ качествъ—и къ тому-же постоянно перемѣнные, съ трудомъ можно допустить подобное увеличеніе вѣса и откорма животнаго, тѣмъ болѣе, что точныхъ наблюденій и взвѣшиваній сдѣлано не было. Когда-же по торговымъ соображеніямъ или въ виду появившейся въ гуртѣ чумы, скотопромышленники ускоренно гонятъ скотъ, исхуданіе и истощеніе этого послѣдняго стоитъ внѣ всякаго сомнѣнія*). Слѣдовательно и при прогонѣ скотъ не всегда приходитъ къ мѣсту назначенія не только въ лучшемъ видѣ, но даже и въ такомъ, въ какомъ онъ вышелъ первоначально. Во время желѣзнодорожной перевозки, при нынѣшнихъ условіяхъ,—безъ корма и питья—скотъ теряетъ въ вѣсѣ, хотя размѣры *этой потери точно не установлены* и опредѣленіе условій, могущихъ, если не окончательно уничтожить эту потерю вѣса, то значительно сократить ея, почти не сдѣлано. Надъ русскимъ скотомъ произведено три ряда опытовъ: на Кіево-Брестской дорогѣ Г. Фаберомъ и на Николаевской дорогѣ сначала Кравцовымъ, а потомъ Кулешовымъ. Опыты съ заграничнымъ скотомъ мало примѣнимы къ нашему скоту, такъ какъ въ этомъ случаѣ важны: порода, привычки, условія воспитанія и даже индивидуальность быковъ. Фаберъ, по порученію Бліоха, произвелъ три опыта. Въ первомъ перевезено 9 быковъ въ вагонѣ съ 8 окнами и 2 люками изъ Кіева въ Брестъ, на разстояніи 607 верстъ. Въ продолженіи 32 часовъ, во время которыхъ быки оставались въ вагонѣ безъ корма и воды, получилась потеря вѣса на каждаго быка среднимъ числомъ 2 п. 1,22 ф. Второй опытъ про-

*) По словамъ скотопромышленника Нехорошева отправляемые изъ Оренбурга быки вѣсомъ въ 18—16 п. прибываютъ въ Петербургъ, имѣя только 13—14 п. убойнаго вѣса. Слѣдовательно они теряютъ 3—4 п. (?), а между тѣмъ ѣдутъ по желѣзной дорогѣ только отъ Москвы т. е. двое сутокъ; остальное же время идутъ гономъ.

Digitized by Google

изведенъ при тѣхъ-же условіяхъ, исключая скорости; быки были отправлены съ почтовымъ поѣздомъ и оставались въ вагонѣ только 22 часа. Потеря вѣса въ среднемъ на каждаго быка получилась въ 1 п. 6,66 ф. При сокращеніи времени пребыванія въ вагонѣ на 10 часовъ потеря вѣса уменьшилась почти вдвое. Въ третьемъ опытѣ быки отправлены изъ Фастова, пробыли въ вагонахъ 43 часа, въ томъ числѣ и 3 часа отдыха на ст. Щепетовкѣ, во время котораго 6 быкамъ дали по 20 ф. сѣна и пить въ волю. Потеря для кормленныхъ 1 п. 7,17 ф. и для некормленныхъ—1 п. 34,66 ф. Всѣ три опыта произведены въ Январѣ мѣсяцѣ при температурѣ— до 5 градусовъ. Во всѣхъ этихъ опытахъ допущена громадная ошибка—не принятъ въ расчетъ вѣсъ навоза и мочи, находящихся въ вагонѣ, которые при первоначальномъ взвѣшиваніи были въ желудочно-кишечномъ каналѣ быковъ и тоже играли нѣкую роль при опредѣленіи живаго вѣса ихъ. По неоднократно произведеннымъ на бычьей платформѣ взвѣшиваніямъ навоза, прибывающаго въ вагонахъ съ быками самыхъ различныхъ породъ, въ среднемъ на одного быка приходится около 20 ф. на разстояніи отъ Москвы до Петербурга—около 2 сутокъ. Данныя эти близко подходятъ къ числамъ Г-на Фабера, почему и у него можно принять такое-же количество навоза. Слѣдовательно отъ потери вѣса быками Г-на Фабера надо еще отнять по 20 ф., чтобы получить потерю, дѣйствительно приходящуюся на живой вѣсъ быка. Въ 1-мъ опытѣ получится потеря въ 1 п. 21,22ф., во 2-мъ 29,66 ф. и въ 3-мъ для некормленныхъ 1 п. 14,66 ф., а для кормленныхъ 27,17 фунтовъ. Не упомянуто также къ какой породѣ принадлежали опытные быки; надо полагать, что къ сѣрой-украинской.

Опыты Кравцова производились лѣтомъ на Николаевской дорогѣ. Время пребыванія быковъ въ вагонѣ безъ пищи и питья во всѣхъ опытахъ—31 ч. 10 м.

Въ 1-мъ и 3-мъ опытахъ взвѣшивался черкасскій сѣ-

Digitized by Google

рый; а во 2-мъ и 4-мъ красный скотъ. Кравцовъ принялъ въ расчетъ вѣсъ навоза, находящагося въ вагонѣ, и, желая быть по возможности точнымъ, даже вѣсъ потеряннаго дорогою навоза, унесеннагно на ногахъ животныхъ и пр., какое количество онъ, разумѣется гадательно, принимаетъ равнымъ навозу, находящемуся въ вагонѣ, что врядъ-ли возможно: такъ что даваемыя имъ числа, по всей вѣроятности, нѣсколько меньше дѣйствительныхъ. Въ 1-мъ опытѣ на каждаго быка приходится $22_1/^2$ ф. потери вѣса; во 2-мъ $17^1/^2$ ф. въ 3-мъ $27_1/^2$ и въ 4:мъ $25^3/_7$ ф.

Наконецъ болѣе разнообразны опыты Г-на Кулешова, результаты которыхъ помѣщены въ приложеніи къ настоящему докладу. У него произведены взвѣшиванія быковъ трехъ сортовъ. 1-мъ давалась во время пути пища и питье, 2-мъ только питье, а 3-мъ ничего недавалось. Во второмъ опытѣ быки почти на 18 часовъ долѣе оставались въ вагонахъ, нежели въ первомъ. Затѣмъ, кромѣ взвѣшиванія передъ нагрузкою по прибытіи къ мѣсту назначенія дѣлалось еще вторичное взвѣшиваніе послѣ суточнаго отдыха при обыкновенныхъ условіяхъ корма и питья, для опредѣленія скорости возстановленія вѣса. Результаты получались слѣдующіе: въ первомъ опытѣ: каждый быкъ среднимъ числомъ потерялъ:

	После дороги:	Послѣ сут. отдыха.
1 изъ кормлен. и поен.	28,66 ф.	13.16 ф.
2 „ только поенныхъ.	2 п. 4,83 ф.	32, 5 ф.
3 „ не пивш. и не ѣвш.	2 п. 19,75 ф.	9,08 ф. (?)
во второмъ опытѣ:		
1 изъ кормлен. и поен.	1 п. 26,83 ф.	35 ф.
2 „ только поенныхъ.	2 п. 33,66 ф.	1 п. 5,33 ф.
3 „ не пивш. и не ѣвш.	1 п. 19,62 ф.	29 ф.

Всѣ эти опыты, не смотря на крайнюю неполноту ихъ, все-

Digitized by Google

таки прочно устанавливаютъ зависимость большей потери отъ продолжительности путешествія и отсутствія пищи и питья. Числовыя потери на столько разнообразны и на столько зависятъ отъ индивидуальныхъ свойствъ животныхъ, а нѣкоторыя числа до того парадоксальны, что на основаніи этихъ данныхъ трудно сдѣлать какое-либо заключеніе. Принято считать, что во время двухсуточнаго путешествія изъ Москвы до Петербурга быки теряютъ 20 ф. вѣса. Спрашивается теперь, если считать доказанною потерю вѣса во время пути, то что собственно теряется организмомъ: тѣ-ли составныя части его, утрата которыхъ легко пополняется, да и не оказываетъ существеннаго вліянія на питательность мяса быка, или разрушаются организованные элементы, представляющіе собою матеріалъ, трудно возстановляющійся и цѣнный? На этотъ вопросъ нѣтъ категорическаго отвѣта, но есть одно обстоятельство, которое наблюдается чуть-ли не ежедневно и, повидимому, подтверждается опытами Кулешова. Давно уже замѣчено, что быки, привезенные по желѣзной дорогѣ кажущіеся послѣ выгрузки сильно утомленными и худыми, черезъ сутки, если ихъ хорошо кормятъ и поятъ, дѣлаются совершенно неузнаваемыми и выглядятъ вполнѣ удовлетворительно. Настоящіе продавцы быковъ всегда стремятся привести ихъ къ мѣсту торга за день до него или по крайней мѣрѣ на канунѣ, дабы дать быкамъ отдохнуть и оправиться. Эта быстрота, съ которою быки принимаютъ первоначальный видъ, служитъ довольно вѣскимъ доказательствомъ въ пользу справедливости перваго предположенія. Кромѣ того и по современному воззрѣнію науки на процессъ голоданія, признается, что въ первые дни голода, о которыхъ здѣсь только можетъ идти рѣчь, потребляются первоначально такъ называемый циркулирующій бѣлокъ и жиры—составныя части организма, легко возстановляющіяся. Если только эти предложенія подтвердятся, то потеря вѣса окажется далеко не столь существен-

Digitized by Google

венною, какъ ее стараются изобразить противники желѣзнодорожной перевозки—ското-промышленники. Впрочемъ, эти послѣдніе врядъ-ли когда и видятъ въ какомъ состояприходитъ ихъ скотъ, а полагаются на отзывы прикащиковъ и проводниковъ, для которыхъ желѣзныя дороги весьма невыгодны, такъ какъ лишаютъ различныхъ доходовъ, перепадающихъ на ихъ долю при прогонѣ скота. Собственно на здоровье скота желѣзныя дороги, кромѣ упомянутыхъ уже разрыва круглой связки бедра и воспаленія глазъ, оказываютъ очень мало вліянія. Во время сильныхъ жаровъ иногда случаются удары, а отъ тѣсноты удушеніе быковъ. Вотъ и все; но при устраненіи нѣкоторыхъ неудобствъ, о чемъ рѣчъ шла выше, и эти случаи значительно уменьшатсь.

Въ 1879 году, на Николаевской желѣзной додорогѣ, перевозящей, какъ извѣстно, громадное количество скота, было смертныхъ случаевъ за весь годъ: прибыло павшими 50 быковъ; 5 свиней и 1 теленокъ. Подобныя результаты нельзя не признать благопріятными.

Выгрузка далеко не представляетъ тѣхъ неудобствъ, которыми сопровождается нагрузка. Утомленныя и голодныя животныя охотно покидаютъ вагонъ и по мостикамъ, положеннымъ между вагономъ и платформою спускаются на эту послѣднюю. Рѣдкій быкъ не рѣшится выйти изъ вагона; тогда проводникъ входитъ въ вагонъ и выгоняетъ его оттуда. Но несчастнымъ мученикамъ нынѣшней желѣзнодорожной неурядицы—разорваннымъ быкамъ—и тутъ приходится плохо; они не въ состояніи не только идти, но даже встать; ихъ вытаскиваютъ изъ вагона веревками, при чемъ вывихнутые, отвернутые къ наружѣ ноги надавливаются, что причиняетъ быкамъ сильную боль, отъ которой они стонутъ. Выгрузка производится желѣзнодорожными служащими (за что и взыскивается особая плата), тотчасъ по прибытіи поѣзда безъ задержекъ. Животныя должны быть взяты сейчасъ же по выгрузкѣ, иначе за

Digitized by Google

охраненіе ихъ взыскивается съ получателя установленная плата; на нѣкоторыхъ же дорогахъ, напр. Финляндской, подобныя животныя отдаются на сохраненіе частнымъ лицамъ за счетъ получателей на условіяхъ, какія будутъ предложены въ каждомъ данномъ случаѣ. Выгрузка животныхъ на всѣхъ дорогахъ, кромѣ Николаевской, производится на обыкновенныхъ товарныхъ платформахъ. На этой послѣдней дорогѣ устроена отдѣльная, такъ называемая, новая бычья платформа, о которой уже было упомянуто. Эта платформа вымощена камнемъ и занимаетъ пространство въ 200 сажень, такъ что къ ней одновременно можетъ быть подано около 50 вагоновъ. Она окружена вымощеннымъ дворомъ и соединена тоже мощенымъ широкимъ прогономъ съ скотопригоннымъ дворомъ и Забалканскимъ проспектомъ. Мѣстоположеніе ея чрезвычайно удобно—рядомъ со скотопригоннымъ дворомъ, гдѣ производится торгъ скотомъ, и не въ далекѣ отъ сѣнныхъ дворовъ, гдѣ онъ кормится въ ожиданіи торга. Здѣсь же рядомъ, по Забалканскому проспекту, строятся новыя бойни и предположено устройство сѣнныхъ дворовъ, такъ что со временемъ скотъ, прибывающій въ Петербургъ, не будетъ никуда выходить изъ этого ограниченнаго пространства, а будетъ развозиться по городу уже въ видѣ мясныхъ тушъ. Какъ на недостатки бычачьей платформы, слѣдуетъ указать на отсутствіе водопровода, почему скотопромышленники, желающіе поить скотъ, должны платить частнымъ лицамъ за привозъ воды въ бочкахъ. Затѣмъ отсутствіе телеграфнаго сообщенія *) и помѣщенія для конторы, служащихъ и рабочихъ, также не представляютъ особенныхъ удобствъ. Въ настоящее время контора и служащіе тѣснятся въ 2-хъ комнатахъ, отдѣланныхъ изъ бывшей при

*) Послѣ окончанія настоящаго доклада на путяхъ бычьей платформы открытъ телеграфный постъ.

Digitized by Google

скотопригонномъ дворѣ „свиной шпарни“, а рабочіе въ вагонѣ. За отсутствіемъ телеграфа, телеграммы получаются и посылаются черезъ Варшавскую дорогу, что крайне замедляетъ ихъ ходъ и, общее правило, онѣ получаются уже послѣ прихода поѣздовъ и выгрузки быковъ Всѣ эти неудобства предполагается устранить и обставить бычью платформу надлежащимъ образомъ, но когда эти предположенія будутъ осуществлены, неизвѣстно. Хотя за доставку скота съ главной линіи Николаевской дороги до бычачьей платформы взыскивается добавочная плата—9 к. съ головы крупнаго и 3 к. съ мелкаго скота,—но эта незначительная приплата совершенно окупается многими удобствами, почему скотопромышленники охотно ея платятъ. Окончательное устройство этой платформы въ особенности желательно потому, что она должна сдѣлаться единственнымъ пунктомъ выгрузки всего прибывающаго въ Петербургъ гуртоваго скота по всѣмъ дорогамъ, кромѣ Финляндской, отдѣленной отъ остальныхъ дорогъ Невою. Подобная концентрація выгрузки важна потому, что перевозка скота сопряжена съ промывкою, дезинфекціею вагоновъ, уборкою навоза и др. условіями, надлежащее выполненіе которыхъ стоитъ дорого и не по силамъ малодоходнымъ дорогамъ, перевозящимъ немного скота и при томъ въ опредѣленное время. Въ Петербургѣ подобными дорогами являются Варшавская и Балтійская, почему возбужденъ былъ вопросъ о выгрузкѣ скота, прибывающаго по этимъ дорогамъ, также на бычьей платформѣ. Для Варшавской дороги удалось, хотя и не безъ труда, достигнуть этого результата. Теперь съ Варшавской дороги скотъ подается на бычью, для чего устроена особенная соединительная вѣтвь. Взыскивается за подачу $1^1/_2$ коп. съ головы и версты по расчету 6-ти верстъ. Здѣсь же промываются Варшавскіе вагоны и уже чистыми отправляются обратно. За промывку Николаевская дорога взимаетъ плату по 50 копѣекъ съ вагона. Того же самаго

Digitized by Google

хотѣли добиться и для Балтійской дороги. Но выполненіе этой мѣры нѣсколько труднѣе; оно сопряжено съ нѣкоторыми неудобствами для желѣзныхъ дорогъ, почему Коммиссія изъ представителей трехъ заинтересованныхъ въ дѣлѣ дорогъ—Балтійской, Варшавской и Николаевской, которой было поручено Министерствомъ Путей Сообщенія обсудить осуществимость этого проэкта, признала его неосуществимымъ и постаралась затянуть дѣло, дабы оно незамѣтно кануло въ вѣчность, чего и достигла весьма успѣшно, такъ какъ до сихъ поръ проэктъ не только не осуществленъ, но о немъ даже позабыли. Въ виду важности дѣла, на немъ придется остановиться подольше. Прежде всего необходимо нѣсколько познакомиться съ расположеніемъ путей, о которыхъ будетъ идти рѣчь [1]). Товарная станція Балтійской дороги отдѣлена отъ Варшавской дороги главными путями, съ которыхъ можно попасть на эту послѣднюю только по сообщительной, такъ называемой Царской вѣтви, идущей отъ пассажирской станціи на таможенный путь; съ таможеннаго пути поѣздъ перейдетъ на 4 путь Варшавской дороги, откуда онъ долженъ направиться къ одному изъ 2-хъ симафоровъ: или стоящему у самой пассажирской станціи, или у выхода изъ станціи близь Митрофаніевскаго переѣзда, такъ какъ только въ этихъ мѣстахъ имѣются переходные пути и стрѣлки съ 4-го пути черезъ 3 и 2 на 1-й, отъ котораго отдѣляется линія, соединяющая Варшавскую дорогу съ Николаевскою. Къ симафору у самаго вокзала приходить поѣзду со скотомъ неудобно: здѣсь постоянно усиленное движеніе и скопленіе вагоновъ, тогда какъ у выхода станціи (у Митрофаніевскаго переѣзда) путь почти всегда свободенъ. Въ данное время на 4-мъ пути постав-

1) Смотри схематическій рисунокъ, помѣщенный въ приложеніи къ докладу.

Digitized by Google

ленъ барьеръ; но если снять его, то поѣздъ, не мѣшая ни кому, можетъ перейти на 2-й путь, осадить по немъ до стрѣлки, соединяющей 2 путь съ первымъ, возлѣ котораго начина ется соединительная вѣтвь съ Николаевскою дорогою и, пройдя около 100 сажень по этой послѣдней, попасть прямо на промывочныя пути бычьей платформы. Весь этотъ путь равенъ $2^1/_2$—3 верстамъ. Самое главное неудобство, которое придется преодолѣть при подобной передачѣ, встрѣчается на Балтійской дорогѣ, гдѣ поѣздъ съ товарной станціи долженъ подойти къ пассажирской и отъ нея уже по соединительной вѣтви на Варшавскій таможенный путь. Для устраненія этого неудобства необходимо устроить сообщительную вѣточку весьма не длинную, которая служила бы продолженіемъ переходной стрѣлки съ 1-го пути на 3-й (вѣсовой) и, дѣлая поворотъ, переходила бы на таможенную линію. Эта вѣточка представляетъ двоякія удобства: она даетъ возможность поѣзду, не доходя до товарной станціи, съ главнаго пути прямо попадать на таможенный путь; во-вторыхъ, переходя на четвертый глухой со стороны Митрофаніевскаго кладбища путь, въ случаѣ надобности, поѣздъ можетъ стоять на этомъ пути, какъ бы на запасномъ, совершенно не мѣшая общему движенію. Однако разсматривавшая проэктъ Коммиссія взглянула на дѣло иначе и кромѣ препятствій и опасности для передвиженія остальныхъ поѣздовъ ничего больше не нашла. Первое возраженіе Коммиссіи противъ осуществленія этого проэкта состоитъ въ слѣдующемъ: поѣздъ со скотомъ долженъ будетъ отъ товарной станціи Балтійской дороги пересѣкать главные ея пути и тѣмъ мѣшать движенію другихъ пассажирскихъ поѣздовъ или самъ будетъ долго ими задерживаться. Не говоря о томъ уже, какъ только что было указано, что эти препятствія легко устранимы съ устройствомъ соединительной вѣтви, когда поѣздъ съ главнаго пути можетъ идти прямо на Варшавскую дорогу, даже при такомъ расположеніи путей, како-

Digitized by Google

во теперь, передача бычьихъ поѣздовъ не такъ страшна и не очень будетъ мѣшать движенію остальныхъ поѣздовъ. Дѣло въ томъ, что на Балтійской дорогѣ главная доставка скота въ Петербургъ совершается въ мартѣ и апрѣлѣ, а въ Маѣ почти оканчивается, тогда какъ пассажирское движеніе только начинаетъ развиваться съ 1-го мая и достигаетъ полнаго развитія къ 20-му мая. Слѣдовательно ко времени сильнаго пассажирскаго движенія перевозка быковъ почти прекратится. До мая же мѣшать нѣчему; въ зимнее и весеннее время движеніе на Балтійской дорогѣ незначительно. Второе неудобство, открытое Коммиссіей, это также необходимость пересѣкать всѣ Варшавскіе пути, сопровождаемая М-образными маневрами, что будто потребуетъ очень много времени, да и не безопасно для движенія другихъ поѣздовъ. На Варшавской дорогѣ дѣйствительно придется дѣлать скучныя М-образныя маневры. Они могутъ стѣснять движеніе, но не поѣздовъ, а маневренное и то въ такомъ только случаѣ, если поѣздъ будетъ направляться къ пассажирскому вокзалу и оттуда на 1 путь. Если же этотъ переходъ будетъ совершаться у симафора близь Митрофаніевскаго кладбища, гдѣ пути почти всегда свободны, тамъ онъ никому и ни чему мѣшать не будетъ.

Главные поѣзда, перевозящіе скотъ, прибываютъ на Балтійскую станцію въ 7 ч. 20 м. и 7 ч. 53 м. утра т. е. въ такое время, когда на Варшавской дорогѣ (до 10 ч. утра) нѣтъ никакихъ поѣздовъ и мѣшать нечему. Отъ 8 же до 10 часовъ времени слишкомъ достаточно для передачи поѣзда. Паровозъ, промывающій вагоны на бычьей платформѣ, гдѣ не имѣется собственной воды, ходитъ набирать ее на Варшавскій вокзалъ и продѣлываетъ совершенно тѣ-же маневры, какіе придется дѣлать передаточному поѣзду. И что-же? Ни разу не было никакихъ столкновеній, но время, употребляемое имъ на проходъ туда и обратно, различно. Попадетъ онъ въ свободное отъ поѣздовъ время, успѣваетъ набрать воду и съѣздить туда и

Digitized by Google

обратно въ 1/2 часа. Если-же пути заняты, приходится ждать по 1 1/2 часа и болѣе. Но вѣдь между паровозомъ и поѣздомъ—громадная разница. Первый ходитъ въ неопредѣленное время, когда у него израсходуется вода; второй-же будетъ ходить въ опредѣленное впередъ разсчитанное время, а слѣдовательно не можетъ попасть тогда, когда пути будутъ заняты, тѣмъ болѣе, что на Варшавской дорогѣ, гдѣ движеніе весьма ограниченное, найти время свободное отъ поѣздовъ очень не трудно.

Такимъ образомъ, возраженіе Коммиссіи, что передача быковъ съ Балтійской желѣзной дороги и не удобна и опасна—мало основательно. По мнѣнію Коммиссіи, если-бы даже Правленія дорогъ и согласились на эту мѣру, она врядъ ли окажется выгодною для скотопромышленниковъ, въ доказательство чего приведенъ расчетъ платы, которую придется брать за подачу быковъ. По этому расчету пространство въ 2 1/2—3 версты превращается въ 18 верстъ, а стоимость подачи обходится въ 7 руб. съ вагона, тогда какъ тутъ-же рядомъ Николаевская дорога за подачу быковъ на разстояніи 9 верстъ беретъ по 72 копѣйки съ вагона (при 8 быкахъ по 9 коп. съ головы). Непостижимое вычисленіе это получается слѣдующимъ образомъ: на основаніи тарифныхъ правилъ всякое пространство менѣе 6 верстъ считается за таковое, почему каждая изъ дорогъ пролегающіе по ея путямъ сажени считаетъ за 6 верстъ, откуда въ итогѣ получается 18 вер. Расчитывая по 3 коп. съ головы и версты, Балтійская и Варшавская дороги считаютъ въ свою пользу за вагонъ въ 8 головъ 2 рубля 88 копѣекъ, Николаевская-же по 1 1/2 коп. съ головы и версты—9 на голову, да за выгрузку по 17,5 коп. съ головы; всего на одну голову, 26,5 коп., а на вагонъ 2 рубля 12 копѣекъ. Но и этимъ дѣло еще не оканчивается: за пользованіе вагономъ для подачи и возвращенія его обратно не менѣе сутокъ Балтійская дорога считаетъ 2 рубля. Всего слѣдовательно на вагонъ

Digitized by Google

приходится 7 руб. а на одного быка (при 8 въ вагонѣ) 87½ коп. И это на разстояніи 2—3 верстъ! Расчетъ этотъ до крайности фантастическій. Прежде всего необходимо упомянуть о претензіи Балтійской дороги на двухъ рублевое вознагражденіе за суточное пользованіе вагономъ, поданнымъ подъ выгрузку. Претензія не имѣетъ ровно ни какого основанія: въ настоящее время, когда быки выгружаются на товарной платформѣ Балтійской дороги, она сама моетъ свои вагоны, на зачистку, промывку и высыханіе которыхъ потребуется столько же времени, сколько и тогда, когда манипуляція эта будетъ производиться на бычьей платформѣ; на подачу же и обратное возвращеніе вагона потребуется maximum 2 часа; брать за нихъ 2 рубля не приходится. Не беря за простой вагона на своихъ путяхъ, нѣтъ основанія брать съ скотопромышленниковъ плату за тотъ-жо простой на чужихъ путяхъ. Далѣе, даже при теперешнемъ расположеніи путей Балтійская дорога не можетъ предъявлять никакихъ претензій на добавочную 6-ти верстную плату, такъ какъ это передвиженіе не выходитъ изъ предѣловъ границы станціи, а слѣдовательно является маневрами, за которые платы не полагается. При устройствѣ-же предполагаемой вѣточки уже окончательно не можетъ быть и разговоровъ о какой либо платѣ. Вѣточку эту должна устроить Варшавская дорога и брать своими паровозами привозимые поѣзда для дальнѣйшей доставки ихъ на бычью платформу, за что эта дорога и имѣетъ получать плату по 6-ти верстному расчету. По путямъ Николаевской дороги поѣздъ пройдетъ не болѣе 100 сажень, а затѣмъ попадетъ прямо на промывочные пути бычьей платформы. Въ виду того, что дорога эта будетъ получать отъ Балтійской дороги плату— 50 коп. за промывку каждаго вагона, а также по 17,5 к. съ головы за выгрузку ей совершенно ничего не слѣдуетъ получать за пробѣгъ вагоновъ по 100 саж. ея путей. При такихъ условіяхъ подача вагона съ Балтійской желѣзной

Digitized by Google

дороги на бычью платформу обойдется всего только въ одинъ рубль сорокъ четыре копѣйки, слѣдуемыхъ Варшавской дорогѣ за подачу вагона по расчету шести вер., на вагонъ или 18 коп. съ быка, что хотя и дорого, но сообразно съ чѣмъ нибудь. Плата за промывку падаетъ на дорогу, а не на скототорговцевъ. За тѣмъ Балтійская дорога ничего не будетъ получать за выгрузку, которая на ея путяхъ не будетъ производиться, а придется на долю Николаевской дороги, почему плата за нее отдѣльно считаться не можетъ и входить въ расчетъ не должна; гдѣ-бы не выгружался скотъ за выгрузку все равно надо платить. Вообще вопросъ этотъ долженъ быть вновь пересмотрѣнъ и притомъ вполнѣ беспристрастно, при чемъ интересы дорогъ должны быть поставлены на второй планъ, благо они и не будутъ страдать; а прежде всего должны быть приняты въ расчетъ интересы общественные и могущій произойти отъ небрежнаго обращенія съ очисткою вагоновъ и уборкою навоза, вредъ не только для населенія города, но также и всей губерніи. Мало того, что не надлежащая уборка навоза увеличиваетъ порчу и безъ того не мало зараженной атмосферы и почвы Петербурга, она еще можетъ служить къ распространенію чумы рогатаго скота. Балтійская дорога по этому дѣлу должна заключить двѣ подробныя конвенціи: одну съ Варшавской о постройкѣ соединительной вѣточки и провозѣ Варшавскими паровозами вагоновъ съ быками на бычью и обратно порожнихъ, а другую съ Николаевской относительно промывки вагоновъ. Есть еще одинъ способъ устроить передачу быковъ, а именно: передавать поѣзда съ Балтійской дороги на Варшавскую на ст. Гатчино, что уже и было предложено Балтійской дорогѣ, но она отклонила это предложеніе, осуществленіе котораго, по ея словамъ, влечетъ за собою потерю доходовъ около 8000 р., которая дѣйствительно была бы очень чувствительна для до-

Digitized by Google

роги. Тогда какъ передача Варшавскою дорогою около 1000 вагоновъ въ годъ даетъ ей 1400 рублей дохода.

Очистка и дезинфекція вагоновъ получила весьма важное значеніе, только благодаря страшной заразительности чумы и легкости, съ которою эта послѣдняя переносится животными на большія пространства. Вотъ почему давно уже было обращено вниманіе на эту сторону перевозки быковъ и однако на всѣхъ дорогахъ, кромѣ Николаевской, промывка вагоновъ и дезинфекція ихъ дѣлается не столько съ цѣлью достигнуть надлежащихъ результатовъ, сколько для очищенія совѣсти, а то такъ и вовсе не дѣлается. По заявленію Рыбинскаго ветеринара, вагоны Рыбинско-Бологовской дороги не промываются даже холодною водою; на Финляндской дорогѣ вагоны моются только холодною водою, которая приносится ведрами, а слѣдовательно употребляется въ возможно ограниченномъ количествѣ. На Балтійской дорогѣ вагоны моются горячею водою изъ паровоза, но въ виду отсутствія спеціальныхъ путей для промывки, эта послѣдняя производится очень спѣшно, чтобы не занимать не производительно пути долгое время. На Варшавской дорогѣ промывка не производится, а вагоны ея съ быками отправляются на бычью платформу Николаевской дороги, гдѣ ихъ и промываютъ. Въ случаѣ обнаруженія чумы на привезенномъ скотѣ, стѣны вагоновъ смазываются растворомъ извести. Наиболѣе удовлетворительно промывка обставлена на Николаевской дорогѣ, почему о ней можно сказать нѣсколько подробнѣе. Послѣ зачистки вагоновъ эти послѣдніе ставятся на запасный путь, а по пути, параллельно ему расположенному, передвигается паровозъ, у котораго придѣланъ длинный гуттаперчевый рукавъ съ наконенчикомъ, черезъ который подается въ вагонъ нагрѣтая—около 70%—вода при давленіи 5—6 атмосферъ, что также важно, такъ какъ силою удара воды обусловливается болѣе или менѣе скорое смываніе приставшаго къ стѣнкамъ и полу навоза. Послѣ

Digitized by Google

первой поливки вагона, его хорошенько трутъ метелкой, щеткой, въ мѣстахъ же, гдѣ навозъ сильнѣе присталъ, отчищаютъ скребками. Когда все оттерто, тогда грязь выметается изъ вагона и подается вторично вода; смывается все оттертое со стѣнъ и пола и окончательно выметается. Послѣ подобной манипуляціи вагонъ когда высохнетъ, совершенно чистъ и даже не воняетъ навозомъ. Если прибавить еще къ этому 2—3 дня провѣтриванія во время пути обратно въ Москву, то ни какихъ другихъ лучшихъ мѣръ для очистки вагоновъ придумать нельзя. Въ случаѣ обнаруженія чумы вагоны но Николаевской дорогѣ посыпаются известью или крезоловымъ порошкомъ и съ ними вмѣстѣ зачищаются; затѣмъ въ тендоръ паровоза кладется карболовая кислота и зараженные вагоны промываются растворомъ ея. Хотя промывка вагоновъ на Николаевской дорогѣ идетъ хорошо, но она еще не обставлена надлежащимъ образомъ. До сихъ поръ промываются вагоны рядомъ съ платформою на тѣхъ же путяхъ, гдѣ происходитъ выгрузка, что крайнѣ неудобно особенно лѣтомъ, когда проходитъ 120—200 вагоновъ въ день. Тогда и промывка и выгрузка взаимно мѣшаютъ другъ другу и одна другую тормозятъ. Впрочемъ это обстоятельство скоро будетъ устранено. Въ настоящее время почти уже окончены три пары рельсовъ, предназначенныхъ спеціально для промывки. У платформы же будетъ производиться только выгрузка. Еще болѣе важный недостатокъ организаціи промывки—это отсутствіе на бычьей платформѣ воды, почему паровозу приходится по нѣсколько разъ въ сутки ѣздить набирать воду на Варшавскій вокзалъ, что сопровождается не малою тратою времени и тормозитъ промывку. Самое лучшее было бы замѣнить паровозъ печью съ котломъ, въ которомъ бы постоянно нагрѣвалась вода и по трубамъ передавалась-бы въ нѣсколько вагоновъ разомъ.

На дорогахъ Варшавской подкоммисіи, по заявленію управленій дорогъ, по выгрузкѣ скота вагоны немедленно

Digitized by Google

очищаются и дезинфектируются паромъ. Способъ этотъ совершенно удовлетворителенъ, но прослѣдить за тѣмъ всегда ли это исполняется не было возможности; очищеніе же вагоновъ не всегда исправно, такъ какъ подкоммиссія видѣла на Варшавско-Тереспольской дорогѣ рѣшетчатые вагоны, нагруженные дровами, съ присохшимъ, къ полу и стѣнкамъ, навозомъ, не очищеннымъ за нѣсколько дней послѣ выгрузки пришедшаго изъ Бреста скота.

Уборка навоза и труповъ. И эта отрасль санитарно-ветеринарной дѣятельности у большинства дорогъ хромаетъ. Рыбинско-Бологовская дорога и съ навозомъ не церемонится: она сваливаетъ его съ боку рельсовъ, а потомъ разбрасываетъ куда попало, а вовсе не сожигаетъ или зарываетъ, какъ это полагается по инструкціямъ. На Варшавской дорогѣ, до передачи вагоновъ на бычью платформу, навозъ сваливается съ боку на откосъ пути и для очищенія совѣсти посыпался мизернымъ количествомъ извести. На Балтійской дорогѣ нѣтъ мѣста для зарыванія навоза, почему его сваливаютъ гдѣ либо въ кучу и посыпаютъ известью и гарью изъ подъ паровоза. Даже тѣ дороги, на которыхъ дѣло уже болѣе или менѣе устроено, недавно еще относились весьма небрежно къ уборкѣ навоза. Всѣмъ извѣстенъ процессъ возбужденный земскою управою Петербургскаго уѣзда, противъ директора Николаевской дороги Кенига, за его распоряженіе сваливать навозъ изъ бычьихъ вагоновъ съ боку путей близъ Волковой деревни, вслѣдствіе чего будто-бы въ этой послѣдней деревнѣ появилась чума рогатаго скота. Хотя фактъ зараженія скота именно этимъ навозомъ подтвержденъ не былъ и Кенигъ въ концѣ концовъ былъ оправданъ, но вся эта исторія интересна, какъ иллюстрація того насколько небрежно въ недавнее еще время смотрѣла на это обстоятельство одна изъ видныхъ дорогъ. Со времени этого процесса навозъ на Николаевской дорогѣ сваливается съ боку

Digitized by Google

путей бычьей платформы въ мѣстѣ недоступномъ для скота и потомъ зарывается или сожигается, для чего устроена особая печь; но къ сожалѣнію она не оправдала надеждъ, какъ навозо-сожигательная. Навозъ горитъ въ ней слишкомъ медленно. За то она превзошла всѣ ожиданія, какъ трупосожигательныя, которые горятъ въ ней отлично и быстро. Для растопки печи и сожиганія одного трупа требуется не болѣе 3 часовъ. Если же сожигается большое количество труповъ, то время сожиганія значительно сокращается. Топлива на разогрѣваніе печи идетъ очень мало—не болѣе $^1/_6$ части простаго сажня дровъ. Стоитъ она дешево около 180 руб. и устроена чрезвычайно просто. Единственный недостатокъ—это слишкомъ малыя отверстія, куда кладутъ предназначенные для сожиганія предметы, почему приходится рѣзать трупъ на части, чего, по возможности, надо избѣгать. Но этотъ недостатокъ конструкціи объясняется тѣмъ, что печь первоначально предназначалась для сожиганія навоза, а въ этомъ случаѣ не требуются большія отверстія. Печь эта устроена по иниціативѣ ветеринара Николаевской дороги Кулешова, и ему должна быть отдана честь за попытку подойдти къ разрѣшенію такого труднаго вопроса съ столь простыми и малыми средствами. На другихъ дорогахъ и на остальныхъ станціяхъ Николаевской дороги трупы павшихъ въ дорогѣ быковъ сдаются на руки жандармскимъ чинамъ и подъ ихъ наблюденіемъ должны быть зарыты на узаконенную глубину.

На дорогахъ царства Польскаго на станціяхъ Брестъ и Ковель постоянно находится ветеринаръ, который отмѣчаетъ осмотрѣнныхъ имъ и подлежащихъ къ перевозкѣ животныхъ. Порядокъ отправленія животныхъ тамъ слѣдующій:

Скотъ, приходящій по Юго-западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ Брестѣ и въ Ковелѣ весь выгружается, распредѣляется по дворамъ скотопромышленниковъ и остается въ

Digitized by Google

Брестѣ не менѣе сутокъ. Скотопромышленники за 24 часа до отправки скота дѣлаютъ заказъ потребныхъ имъ вагоновъ и за каждый вагонъ вносятъ по 20 руб. 50 коп. задатку, а начальникъ станціи обязанъ увѣдомить ветеринара сколько такихъ вагоновъ потребовано и къ какому поѣзду. Скотъ. предназначенный къ отправкѣ, уже съ 8 часовъ утра, а иногда и ранѣе пригоняется въ загонъ, гдѣ онъ долженъ быть осмотрѣнъ ветеринаромъ и заклейменъ, послѣ чего нагружается въ вагоны. Затѣмъ при выгрузкѣ скота вторичнаго осмотра уже не производится.

Ветеринарный надзоръ. По провиламъ безъ ветеринарнаго свидѣтельства о здоровьѣ скота, этотъ послѣдній не долженъ быть принимаемъ къ нагрузкѣ; но такъ какъ ветеринаровъ мало и на близкомъ разстояніи отъ станціи нагрузки ихъ можетъ и не быть, то позволено грузить скотъ, если онъ видимо здоровъ, съ тѣмъ, что въ первомъ же ветеринарномъ пунктѣ, чрезъ который будетъ проходить поѣздъ, скотъ долженъ быть осмотренъ. Больной скотъ къ нагрузкѣ не принимается. Заболѣвшій выгружается, хотя это правило далеко не всегда исполняется. Со стороны желѣзныхъ дорогъ ветеринарнаго надзора нѣтъ нигдѣ; отъ министерства же внутреннихъ дѣлъ имѣются спеціальные для желѣзныхъ дорогъ ветеринары въ Москвѣ и Петербургѣ. Слѣдовательно ветеринарный надзоръ на желѣзныхъ дорогахъ почти отсутствуетъ. Будь онъ правильно организованъ, то давно уже большинство всѣхъ желѣзнодорожныхъ неурядицъ было бы устранено, такъ какъ ветеринары, какъ близко стоящіе къ дѣлу люди и матерьяльно совершенно не заинтересованные въ немъ, выяснили бы всѣ темныя стороны перевоза скота и указали бы мѣры для устраненія ихъ. Правленія же желѣзныхъ дорогъ слишкомъ заинтересованы въ возможно большемъ полученіи доходовъ безъ всякихъ затратъ, для того чтобы безъ

Digitized by Google

посторонней иниціативы принять какія либо серьезныя мѣры. А иниціатива въ данномъ случаѣ можетъ исходить только отъ ветеринаровъ, для чего кругъ ихъ обязанностей во избѣжаніе всякихъ столкновеній съ правленіями дорогъ долженъ быть точно опредѣленъ, и они должны быть совершенно независимы отъ желѣзныхъ дорогъ, а находиться въ распоряженіи Министерства Путей Сообщенія или Внутреннихъ Дѣлъ.

Тарифъ былъ подробно разобранъ въ особомъ докладѣ Петербургской подкоммиссіи, почему, ссылаясь на него, здѣсь остается сдѣлать только нѣкоторыя дополненія. Въ названный докладъ не вошелъ тарифъ *Финляндской дороги* и его надобно упомянуть:

	Съ головы и версты.
За 1 штуку крупнаго скота.	2,29 к.
„ „ „ телятъ и свиней	1,14 „
„ „ „ овецъ и козъ.	0,57 „
„ „ „ поросятъ и домаш. птицъ .	0,14 „

Полными вагонами по 10 коп. съ вагона и версты. Плата эта взимается на разстояніи 140 верстъ; отъ 140 до 280 вер. дѣлается уступка въ 20%; отъ 280 верстъ — уступка 40%. Плата менѣе чѣмъ за 25 верстъ взимается, какъ за таковое разстояніе. Выгрузка крупнаго скота съ головы 22,5 коп., мелкій 7,5 коп.; поросятъ и птицы 1,5 коп. со штуки. На главныхъ станціяхъ за выгрузку взимается 50% болѣе. Послѣ составленія упомянутаго доклада произошли весьма важныя измѣненія въ условіяхъ тарифа Николаевской дороги. Измѣненія эти явились результатомъ соглашенія Коммиссіи по удешевленію мяса въ столицѣ съ правленіемъ дороги, въ силу котораго съ 21 сентября 1880 г. отъ Москвы до Петербурга взимается плата не по штучно (9 руб.), какъ было прежде, а по вагонно: за вагонъ длиною въ 25 футъ 84 руб., длиною въ 21 футъ

Digitized by Google

72 руб. Грузить въ вагоны разрѣшается сколько окажется возможнымъ. При отправкѣ 50 и болѣе барановъ за одинъ разъ однимъ лицомъ на разстояніи до 300 верстъ взимается по $^1/_3$ к. съ головы и версты; въ прямомъ сообщеніи съ Рыбинско-бологовскою дорогою по 75 коп. съ головы; при разстояніи до 450 верстъ по $^1/_4$ коп. съ головы и версты (отъ Твери 1 руб. 12 за голову); отъ Москвы до Петербурга 1 руб. 20 коп. (вмѣсто прежнихъ 3 руб.) съ головы. О проводникахъ уже было упомянуто. Со введеніемъ этого тарифа стоимость провоза быка уменьшилась и понизилась до 7—8 руб., т. е. отъ 1 до 2 руб. на каждую голову, смотря по вагону и величинѣ быка; чѣмъ больше и цѣннѣе быки, тѣмъ дороже стоитъ перевозка. При этомъ тарифѣ плата за провозъ распредѣляется болѣе равномѣрно, нежели прежде, когда за степнаго быка, вѣсящаго 20 пудовъ и за скверненькаго русскаго бычка въ 10—12 пудовъ приходилось платить тѣ же 9 руб., а между тѣмъ стоимость ихъ весьма различна, и провозъ ложился слишкомъ тяжелымъ бременемъ на малоцѣнныхъ животныхъ и дѣлалъ невозможною доставку ихъ на отдаленные рынки. Тотъ же несправедливый принципъ примѣняется на нѣкоторыхъ дорогахъ и къ мелкому скоту: за теленка, овцу и свинью взимается одна и та же плата, тогда какъ свиньи и телята гораздо цѣннѣе овецъ. При такихъ условіяхъ перевозка этихъ послѣднихъ была почти немыслима. Пониженіе тарифа сдѣлано съ цѣлью усиленія перевозки овецъ.

По дорогамъ Варшавской подкоммиссіи плата за провозъ скота почти одинакова.

На Варшавско-Тереспольской и Привислянской желѣзной дорогѣ берутъ за весь перегонъ до Варшавы 31 руб. 50 к. съ вагона или почти $15^3/_4$ коп. съ вагона и версты.

Московско-Брестская дорога взимаетъ за крупный скотъ (рогатый) по 16 коп., а за мелкій по 14 коп. съ вагона и версты. Ряжско-Вяземская дорога съ крупнаго скота взи-

Digitized by Google

маетъ по 14 коп. съ вагона и версты, а по штучно съ крупнаго скота по 3 коп., телятъ и свиней по 1 коп., а барановъ, овецъ и ягнятъ по $^1/_2$ коп. съ головы и версты.

Варшавско-Вѣнская и Бромбергская, а также и Лодзь-фабричная желѣзная дорога полными вагонами въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ по 7 коп. съ оси и версты, а въ товарныхъ по 5 коп. съ оси и версты, по штучно же скотъ перевозится крупный по 3 коп., а мелкій по $^3/_4$ к. съ головы и версты.

По дорогамъ Юго-восточнаго раіона тарифъ на перевозку скота не постоянный, а измѣняется по временамъ года.

Такъ, по объясненіямъ управляющаго Грязе-Царицынскою желѣзною дорогою, на основаніи спеціальнаго тарифа, скотъ по вагонно возится лѣтомъ по $^1/_{50}$ коп. съ пуда и версты, а зимою по $^1/_{33}$. Лѣтній тарифъ ниже зимняго потому, что дорога имѣетъ на доставкѣ скота конкурента, скотопрогонныя дороги, и потому, что на дорогахъ восточныхъ лѣтомъ меньше груза, подвижной составъ свободнѣе, чѣмъ зимою, когда станціи бываютъ завалены хлѣбомъ.

Не вдаваясь въ подробности, въ виду существованія спеціальнаго доклада, необходимо замѣтить, что отличительною чертою тарифа на животныхъ является неравномѣрность его, обусловливаемая неправильно выбранною единицею—*штукою*. Штука скота можетъ быть весьма различна по вѣсу, росту, цѣнности и качествамъ и представлять изъ себя предметы, имѣющіе весьма мало общаго, а плата за нихъ установлена одна и та же. Напримѣръ провозъ быка отъ Ромновъ до Петербурга стоитъ около 20 руб. 47 коп. за голову, что на среднюю стоимость быка—100 руб.—составитъ 20%. Возьмемъ теперь другаго быка, за котораго больше 60 руб. взять нельзя; для такого быка провозъ будетъ составлять уже 33% стоимости, а слѣдовательно и вести его нѣтъ расчета. Это условіе приводитъ къ уменьшенію перевозки скота и ограниченію конкурен-

Digitized by Google

ціи, потому что собирать большія партіи дорогихъ быковъ мелкіе торговцы не имѣютъ возможности, что на руку монополистамъ скотской торговли, но не переплачивающему за мясо населенію. Въ виду этого желательно градуировать единицу тарифа болѣе правильно. Самымъ лучшимъ мѣриломъ былъ бы, разумѣется, вѣсъ животнаго, которому болѣе или менѣе соотвѣтствуетъ и цѣнность его; но этотъ способъ оцѣнки слишкомъ хлопотливъ. Для облегченія его можно бы установить плату за провозъ сообразно росту или породѣ и средней рыночной цѣнѣ, такъ какъ и эти величины болѣе или менѣе постоянны; породою же опредѣляется достоинство, а слѣдовательно и стоимость животнаго. При такомъ способѣ оцѣнки, тарифы были бы равномѣрнѣе и справедливѣе. Такая же градація тарифовъ должна быть установлена и для мелкаго скота. Раньше уже были высказаны соображенія о необходимости привлекать скотъ въ центры потребленія изъ мѣстъ отдаленныхъ отъ нихъ, гдѣ содержаніе скота стоитъ дешево, а сбыта мало, почему цѣна на него низка. Для осуществленія этого предположенія необходимо установить тарифъ, понижающіеся по мѣрѣ отдаленія отъ центра, какъ это и практикуется на Варшавской и Финлядской дорогахъ, хотя на Варшавской дорогѣ пояса пониженія слишкомъ широки и почти теряютъ всякое значеніе для такихъ животныхъ, которыя не доставляются на очень большихъ пространствахъ.

Б. Перевозка мясныхъ и молочныхъ продуктовъ.

Мясные продукты на всѣхъ дорогахъ перевозятся, какъ обыкновенный товаръ, и не пользуются никакими особенными условіями и льготами. Нагружаются они въ простые товарные вагоны, везутся въ обыкновенныхъ товарныхъ поѣздахъ, идущихъ не спѣшно, весьма часто запаз-

Digitized by Google

дываютъ и наконецъ, на подобіе остальныхъ товяровъ, не мало расхищаются мелкими желѣзнодорожными агентами. Между тѣмъ продукты эти по свойствамъ своимъ не могутъ стоять въ одномъ ряду съ другими товарами; они отличаются отъ прочихъ товаровъ тѣмъ, что могутъ оставаться въ свѣжемъ, годномъ для употребленія видѣ только извѣстное время, по истеченіи котораго портятся и становятся никуда не годными. Это свойство мясныхъ продуктовъ сдѣлало совершенно невозможнымъ доставку ихъ изъ мѣстностей болѣе или менѣе отдаленныхъ въ лѣтнюю пору; они, какъ уже было указано раньше, перевозятся исключительно въ холодное время и то не въ лучшемъ видѣ, такъ какъ мясо—самый главный изъ этихъ продуктовъ,—которое привезено битымъ, стоитъ по качествамъ далеко ниже мяса здѣшняго убоя и конкурировать съ нимъ не можетъ. Это относится къ лучшему привозному мясу—парному, которое послѣ убоя въ Москвѣ, Козловѣ или Рыбинскѣ немедленно отправляется въ Петербургъ. Но благодаря медленности доставки, оно часто прибываетъ испорченнымъ или замороженнымъ во время сильныхъ холодовъ. Желая хотя нѣсколько ускорить перевозку мяса и обезпечить себя отъ убытковъ, торговцы всегда употребляли такую хитрость. Они покупали барана или поросенка и сажали его въ вагонъ, биткомъ набитый мясомъ, вслѣдствіе чего этотъ вагонъ шелъ скорѣе, такъ какъ онъ числился вагономъ „съ живьемъ". Такимъ путемъ удавалось всегда ускорить доставку мяса. Однако весною 1880 года правленіе Николаевской дороги, неизвѣстно въ виду какихъ соображеній, запретило подобную смѣшанную нагрузку, чѣмъ торговцы вновь лишились возможности ускорять доставку мяса. Въ самое послѣднее время, благодаря дороговизнѣ мясныхъ продуктовъ и хлопотамъ Коммиссіи по удешевленію ихъ, правленія дорогъ обратили больше вниманія на это обстоятельство и стараются вести мясо съ возможно большею скоростью. Имѣй привозное мясо

Digitized by Google

удовлетворительныя качества, оно могло бы до нѣкоторой степени вліять на пониженіе цѣнъ, потому что разница въ стоимости доставки значительна, не говоря уже о другихъ условіяхъ, увеличивающихъ стоимость быка, пока онъ дойдетъ до мѣста убоя. За провозъ, напримѣръ, 1-го пуда мяса отъ Москвы до Петербурга взимается 20 к. сер., тогда какъ 1 пудъ мяса, привезеннаго въ Петербургъ въ видѣ быка, если убойный вѣсъ этого послѣдняго принять въ 20 пудъ, даже при нынѣшнемъ низкомъ тарифѣ, обойдется отъ 35 до 40 коп., т. е. вдвое больше. Если же взять быка съ меньшимъ вѣсомъ, то разница въ стоимости будетъ еще болѣе рѣзкою, хотя, впрочемъ, необходимо помнить, что при перевозкѣ быка съ тушею мяса въ 20 пудъ еще везется и такъ называемый сбой, т. е. голова, кожа, сало и внутренности, которыя при расчетѣ не принимаются въ соображеніе, а между тѣмъ стоимость ихъ достигаетъ 20 руб., а вѣсъ 4 пудъ. Слѣдовательно 20% провозной платы надо скинуть съ мяса, привезеннаго въ быкѣ и тогда провозъ 1 пуда мяса въ видѣ живаго быка обойдется въ 28—32 коп., все-таки дорожѣ перевозки битаго мяса. Къ сожалѣнію, относительная дешевизна привознаго мяса не окупаетъ его недостатковъ. Сама собою вытекала необходимость обставить дѣло такъ, чтобы имѣлась возможность привозить битое мясо съ такими же достоинствами, какими обладаетъ мясо здѣшняго убоя. За границею уже нѣсколько лѣтъ употребляются для этого особенные приспособленные вагоны. У насъ сдѣланъ только одинъ такой пробный вагонъ на Николаевской дорогѣ, въ которомъ теперь и производятся опыты. Привезено было мясо изъ Козлова и Оренбурга и оказалось удовлетворительныхъ качествъ. На основаніи этихъ 2-хъ опытовъ можно только предполагать, что перевозка мяса на далекихъ разстояніяхъ безъ порчи его возможна, но дѣлать какія либо заключенія относительно измѣненія характера торговли мясными продуктами, вліянія этого способа доставки на цѣнность мяса и пр.,

Digitized by Google

въ настоящее время не только трудно, но даже и положительно невозможно, такъ какъ подобное вліяніе можетъ быть замѣчено только чрезъ годъ или два, когда будетъ привозиться масса битаго мяса хорошихъ достоинствъ и оно въ силахъ будетъ вступить въ конкуренцію съ мясомъ здѣшняго убоя. Оказать же какое либо вліяніе на рыночныя цѣны привезенные теперь 500—600 пудовъ *дешеваго* мяса рѣшительно не могутъ. Въ силу этихъ соображеній необходимо обождать дальнѣйшихъ результатовъ начатыхъ теперь опытовъ, прежде чѣмъ дать окончательное заключеніе объ устройствѣ торговли мясными продуктами на новыхъ основаніяхъ.

Молочные продукты. Раньше уже было сказано, что только на Финляндской и Балтійской дорогахъ существуютъ вагоны-ледники для перевозки молока, почему на этихъ дорогахъ снабженіе имъ населенныхъ пунктовъ значительно развито, и оно доставляется изъ отдаленныхъ пунктовъ линіи. На другихъ дорогахъ сами отправители устраиваютъ себѣ „приспособленія". Лѣтомъ кувшины съ молокомъ ставятся въ кадки наполненные льдомъ, а зимою они оборачиваются въ особые мѣшки съ войлочною подкладкою. Само собою разумѣется, что за вѣсъ всѣхъ этихъ приспособленій взимается плата какъ бы за молоко, почему доставка этого послѣдняго, и безъ того не дешевая, дѣлается еще дороже. Далѣе молоко должно быть доставляемо регулярно въ извѣстное время и въ извѣстномъ количествѣ, такъ какъ всякая ферма должна непремѣнно удовлетворять извѣстному количеству требованій въ данное время, иначе она потеряетъ постоянныхъ кліентовъ. На Варшавской же и Николаевской дорогахъ на перевозку молока не обращено никакого вниманія, и оно перевозится самымъ первобытнымъ способомъ. Обратная перевозка посуды, кромѣ Финляндской дороги, производится за плату. Существующее на нѣкоторыхъ дорогахъ пониженіе тари-

Digitized by Google

фа для увеличивающихся разстояній, по причинѣ слишкомъ большихъ пространствъ между поясами пониженія, почти не оказываетъ никакого вліянія на доставку его. Необходимо установить для молока спеціально отдѣльные пояса, которые бы доходили верстъ до 500 отъ населенныхъ пунктовъ и не превышали бы 25—50 верстъ каждый, дабы пониженіемъ платы привлекать продукты изъ отдаленныхъ мѣстностей, гдѣ они дешевле. Относительно другихъ молочныхъ продуктовъ приходится констатировать крайнюю несправедливость тарифа. Почти на всѣхъ дорогахъ такія совершенно различной цѣнности продукты какъ масло, сыръ, творогъ и проч. оплачиваются по одному и тому же тарифу, вслѣдствіе чего крайне затруднительна перевозка малоцѣнныхъ молочныхъ продуктовъ. Между тѣмъ главными потребителями этихъ продуктовъ является бѣдный классъ населенія, для котораго они составляютъ суррогатъ не всегда ему доступнаго мяса, въ виду чего необходимо установленіе болѣе правильныхъ тарифовъ, которые соотвѣтствовали бы стоимости товаровъ.

Заключеніе.

На основаніи изложенныхъ въ настоящемъ докладѣ соображеній Петербургская Подкоммиссія считаетъ необходимымъ:

I. Введеніе обязательной желѣзнодорожной перевозки гуртоваго рогатаго скота, въ виду которой:

1. Урегулировать движеніе его по извѣстнымъ направленіямъ.

2. Ускорить движеніе скотскихъ поѣздовъ не менѣе 25 верстъ въ часъ, съ установленіемъ прямаго сообщенія по всѣмъ дорогамъ.

Digitized by Google

3. Давать пищу и питье скоту въ вагонахъ во время пути; при длинныхъ переѣздахъ, напр. изъ Оренбурга, Ростова и др. мѣстъ допустить на извѣстныхъ станціяхъ выгрузку скота для отдыха и освѣженія на продолжительное время. На такихъ станціяхъ должны быть даны всѣ условія для корма и водопоя.

4. Понизить тарифъ и установить норму его по вѣсу или росту и породѣ скота.

5. учредить строгій ветеринарный надзоръ за выполненіемъ всѣхъ установленныхъ для перевозки скота правилъ, а особенно мѣръ, ведущихъ къ ограниченію способовъ распространенія чумы рогатаго скота путемъ желѣзнодорожной перевозки.

II. Привлеченіе мелкаго скота: телятъ, свиней и овецъ въ большіе пункты потребленія изъ мѣстностей отъ нихъ удаленныхъ, для чего:

1. понизить тарифъ и сдѣлать его уменьшающимся съ возростаніемъ разстояній, при чемъ пояса пониженій не должны быть болѣе 100 верстъ, а также соотвѣтствующимъ по нормамъ вѣсу или росту и сорту скота.

2. допустить большую противъ теперешней нагрузку, сообразную съ возрастомъ животныхъ.

III. Продолженіе начатыхъ уже опытовъ съ перевозкою свѣжаго мяса въ приспособленныхъ вагонахъ и возможное расширеніе этой мѣры, чтобы не замедлилось выясненіе значенія ея для торговли и народнаго хозяйства.

Digitized by Google

IV. Усиленіе сбыта и потребленія доброкачественныхъ и дешевыхъ молочныхъ продуктовъ, для чего

1. установить понижающійся съ возрастаніемъ разстоянія тарифъ, при чемъ пояса пониженія должны быть незначительныхъ размѣровъ отъ 25 до 50 верстъ.

2. устроить вагоны-ледники на Варшавской и Николаевской дорогахъ, допустить ежедневную, хотя по одному въ день, перевозку этихъ вагоновъ съ пассажирскими поѣздами.

4. урегулировать тарифы на всѣ молочные продукты сообразно цѣнности ихъ.

5. Отнести эти продукты къ разряду легко портящихся грузовъ.

V. Улучшеніе способовъ перевозки скота, а именно:

1. чтобы загоны были вымощены и снабжены отводными каналами, дабы вода не стояла и не гнила, какъ это нынѣ въ Брестѣ.

2.. чтобы въ этихъ загонахъ было приспособленіе для водопоя.

3. чтобы мѣсто, гдѣ производится клейменіе было нѣсколько возвышено и чтобы тутъ же была устроена маленькая будка для ветеринара.

4. чтобы количество крупнаго скота, допускаемое въ вагонъ, никакъ не превышало 10 и 12 штукъ.

5. чтобы нагрузка и выгрузка предоставлена была исключительно хозяину скота и чтобы дорога за это ничего не взимала.

Digitized by Google

6. чтобы положенное число провожатыхъ могло бы помѣщаться, по своему усмотрѣнію, или въ вагонѣ, гдѣ скотъ, или на вагонной площадкѣ, если таковая въ вагонѣ есть, или въ служебномъ отдѣленіи и чтобы эти провожатые имѣли даровой проѣздъ, такъ какъ тарифъ перевозки скота и такъ довольно значителенъ.

7. чтобы управленіе желѣзныхъ дорогъ, въ случаѣ крушенія поѣзда вознаграждали владѣльцевъ погибшихъ животныхъ, по ихъ дѣйствительной стоимости, такъ какъ стоимость эту весьма легко опредѣлить по ежедневнымъ рыночнымъ цѣнамъ.

8. чтобы такое же вознагражденіе было даваемо и въ томъ случаѣ, когда скотъ погибъ отъ дурнаго устройства вагоновъ, а что скотъ перевозится въ такихъ вагонахъ, служитъ лучшимъ доказательствомъ приказъ Московско-Брестской дороги, въ которомъ говорится, что въ случаѣ поступленія на эту дорогу совершенно глухаго вагона со скотомъ этотъ послѣдній перегружать въ вагоны съ окнами.

Digitized by Google

Мартъ.

Русск
и
Лив.

2
1
3
2
1
1

Digitized by Google

Digitized by Google

Года.	Январь.			Февраль.		
	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.
1874	1661	702	24	1395	464	236
1875	5778	1040	243	5473	894	245
1876	4955	436	669	3988	235	346
1877	10668	3800	879	9585	2086	678
1878	8667	3100	1046	9925	2691	608
1879	7124	2465	592	7214	1977	716
Итого. . .	38853	11543	3453	37580	8347	2830
Среднее. .	6475	1923	575	6263	1391	471
Процентное отношеніе .	6,6%	7%	2%	6,4%	5%	1,6%

Digitized by Google

Digitized by Google

Трактъ.	Мѣсто выхода.
I. Донской и Муромскій.	З. Войска Донская . . . . .
	Ставропольская г. . . . .
	Воронежская г. . . . .
	Астраханская г. . . . .
	Самарская г. . . . .
	Саратовская г. . . . .
	Тамбовская г. . . . .
	Рязанская г. . . . .
II. Старорусскій.	Екатеринославская г. . . . .
	Харьковская г. . . . .
	Херсонская г. . . . .
	Курская г. . . . .
III. Сибирскій .	Акмолинская Об. . . . .
	Уральская Об. . . . .
IV. Бѣлорусскій.	Полтавская г. . . . .
	Черниговская г. . . . .
	Псковская г. . . . .
V. Московскій .	Тверская г. . . . .
	Новгородская г. . . . .
	Петербургская г. . . . .
VI. Эстляндскій.	Эстляндская г. . . . .
VII. Архангельс.	Олонецкая г. . . . .
VIII. Финляндск.	Финляндія г. . . . .
IX. Молочный скотъ . . .	Ярославская г. . . . .
	С.-Петербургъ городъ . . . . .

Digitized by Google

Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Май.		Іюнь.		Іюль.	
1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879
3387	3329	3123	2149	1854	2565	1513	1786	3661	3346	8052	5201	10507	10255
—	223	—	213	—	60	—	90	5171	6210	7013	5704	2295	1872
999	1017	993	552	713	590	1261	791	1344	196	419	647	484	830
104	556	162	68	76	423	59	44	574	220	262	360	1113	1605
203	80	245	72	267	416	399	461	516	247	605	218	174	544
80	256	173	32	48	209	133	191	197	181	—	185	154	118
115	90	—	—	187	—	—	36	40	—	16	—	—	—
18	—	—	—	—	48	—	8	—	—	—	—	—	110
936	1495	809	596	407	546	1880	1827	689	433	598	336	898	892
523	266	641	240	602	308	215	651	1006	230	671	428	801	1235
—	—	—	56	229	48	138	56	267	152	—	—	—	—
326	—	86	80	277	88	279	485	159	102		—	—	—
112	—	343	—	166	—	45	—	48	80	—	40	150	1277
88	481	56	176	140	352	415	168	359	487	696	2245	2165	1769
451	278	299	311	440	566	1231	1530	924	1245	191	119	339	302
—	48	263	121	265	356	376	1050	436	408	—	32	51	—
17	1	5	—	—	1	1	10	332	111	883	1091	754	1578
12	32	10	—	19	14	31	99	66	27	11	22	—	60
108	13	35	17	33	26	19	52	201	360	31	85	10	394
46	18	29	3	18	16	93	118	143	302	218	100	658	538
—	—	60	10	89	263	2447	4053	1759	2509	87	72	338	136
—	—	—	—	—	—	11	—	14	20	17	2	—	47
194	104	98	70	108	134	187	568	217	807	36	209	11	236
161	74	25	11	258	313	112	60	211	34	125	13	93	—
294	436	247	419	374	346	226	533	296	585	133	133	91	—

Digitized by Google

Августъ.		Сентябрь.		Октябрь	
1878	1879	1878	1879	1878	18
9317	8266	13623	10765	13685	11
127	475	353	463	316	
758	1385	1418	2385	606	1
1143	573	103	915	487	
100	80	226	1331	554	1
327	133	327	382	—	
—	—	—	50	—	
—	—	—	—	—	
1797	1493	959	859	1196	
471	670	537	1067	1303	
255	—	210	—	—	
—	—	—	—	—	
698	577	279	—	—	
1516	3587	1082	2333	699	
1404	802	1297	185	429	
—	131	323	247	67	
880	1521	840	932	796	
—	81	15	68	10	
62	147	192	11	119	
363	798	1054	818	459	
231	194	—	184	—	
—	46	—	48	—	
45	737	495	2093	473	
342	20	349	16	229	
135	286	275	294	289	

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

1876 ГОДЪ.									
ОРОСТИ.		МАЛОЙ СКОРОСТИ.							
ая птица.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.	
пр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
0	21	85	123676	108	50641	7	20796	2	305
1	4	8	87	7	636	—	—	—	—
—	4	85	30	—	—	—	—	—	—
—	—	9	2	12	—	—	—	5	—
—	—	17	3	1	—	—	—	—	—
2	4	103	204	2588	16	3	—	5	—
—	—	2	9	48	—	—	—	—	—
2	—	67	9	1234	51	15	—	—	—
—	5	18271	9	4257	2	178	—	12	—
—	1	13	2	1192	—	114	—	—	—
—	—	47	—	1929	1	25	—	1	—
—	3	215	42	2667	34	68	9	19	11
—	1	60	7	6690	61	130	1	4	—
—	1	47	14	4894	5	354	—	9	—
—	—	66	—	4474	3	207	—	22	—
—	—	29	10	1905	8	67	—	3	—
—	—	98	8	62	7	27	—	—	—
—	—	20	5	22	—	3	—	—	—
—	—	18	4	5	1	93	—	—	—
—	—	—	3	—	2	—	—	—	—
—	5	44	48	3	1	2	—	—	—
—	—	6	—	4	1	—	—	—	—
4	—	442	16	125	8	—	—	—	—
—	—	6	—	1	—	—	—	—	—
—	—	34	—	2	1	—	—	—	—
—	—	12	9	1	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Digitized by Google

1876 ГОДЪ.

ОРОСТИ.		МАЛОЙ СКОРОСТИ.							
ивая птица.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.	
пр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
—	—	31	4	—	1	17	—	—	—
—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
—	3	436	54	51	12	1	1	—	—
—	—	15	—	9	—	4	—	—	1
—	—	17	8	3	9	—	2	—	—
—	—	10	4	1	—	—	—	—	—
—	—	47	6	12	21	—	—	—	—
—	—	18	23	17	14	—	—	—	—
—	—	6	2	31	7	—	—	5	—
—	—	7	6	1	1	—	—	—	1
9	23	95611	113	71	123	—	3	—	—
—	—	—	20	2	6	—	—	—	—
—	—	15	22	—	2	—	—	—	—
—	—	2707	3	18772	6	18753	5	187	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	3255	12	235	15	652	4	42	1
—	—	71	1	6	8	—	—	—	—
—	—	—	3	2	9	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1470	1	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
—	—	10	—	—	2	21	—	—	—
—	—	3	2	—	—	40	—	—	—
—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Digitized by Google

1876 ГОДЪ.

РОСТИ.		МАЛОЙ СКОРОСТИ.							
ая птица.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.	
.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
	—	3	1	3	1	40	—	5	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	4	4	—	—	—	—
	—	14	—	3	4	—	—	—	—
	3	6	—	2	35	—	—	—	5
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	1	—	—	2	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	43	—	1	—	—	—	—	—
	—	—	—	2	—	—	—	—	—
78		124499		51760		20821		323	

упнаго 124573 Мелкаго 72904

127 111

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

НИК

Перед

МѢСЯЦЫ.	
Январь	
Февраль	
Мартъ	
Апрѣль	
Май	
Іюнь	
Іюль	
Августъ	
Сентябрь	
Октябрь	
Ноябрь	
Декабрь	
ВСЕГО	
ОТНОШЕНІЕ	

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

7	8	Г
П	Р	О Д
	С	К О

ыни	бычьи.	Окорока.		Ветчина.		Колбаса.		Поросята битые.	
тпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
.49	12361	911	145230	17	1278	858	25484	44	4094
—	—	—	20	—	—	—	220	—	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	7	—	—	—	4	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	12	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	3	—	—	—	45	—	—
—	—	3	4	—	—	—	38	—	4
—	—	—	—	—	—	—	58	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	87	—	6	—	41	1	—
—	—	—	11	—	—	—	2	131	—
—	—	—	5	—	—	—	41	78	—
—	—	—	—	—	—	—	—	53	—
—	—	—	—	—	—	—	—	8	—
—	—	—	4	—	6	—	33	114	—
—	—	—	—	—	—	—	—	12	—
—	—	—	19	—	18	—	57	8	—
—	—	—	—	—	23	—	—	—	—
—	—	—	38	—	—	—	34	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	23	—
12	—	—	532	—	28	23	139	—	85
—	—	—	—	—	—	—	32	—	—
—	—	—	—	—	—	—	10	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	54	—

Digitized by Google

Digitized by Google

ПРОДОСКО									
ыки бычьи.		Окорока.		Ветчина.		Колбаса.		Поросята битые.	
тпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
49	12361	911	145230	17	1278	858	25484	44	4094
—	—	—	20	—	—	—	220	—	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	7	—	—	—	4	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	12	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	3	—	—	—	45	—	—
—	—	3	4	—	—	—	38	—	4
—	—	—	—	—	—	—	58	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	87	—	6	—	41	1	—
—	—	—	11	—	—	—	2	131	—
—	—	—	5	—	—	—	41	78	—
—	—	—	—	—	—	—	—	53	—
—	—	—	—	—	—	—	—	8	—
—	—	—	4	—	6	—	33	114	—
—	—	—	—	—	—	—	—	12	—
—	—	—	19	—	18	—	57	8	—
—	—	—	—	—	23	—	—	—	—
—	—	—	38	—	—	—	34	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	23	—
12	—	—	532	—	28	23	139	—	85
—	—	—	—	—	—	—	32	—	—
—	—	—	—	—	—	—	10	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	54	—

Digitized by Google

Digitized by Google

ыки бычьи.		Окорока.		Ветчина.		Колбаса.		Поросята битые.	
тпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
—	—	—	—	—	18	—	12	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1153	84	59	696	48	—	430
—	—	—	—	—	—	—	11	—	—
—	—	—	—	—	83	—	32	—	19
—	1	—	35	—	1	—	48	—	—
—	—	—	10	—	—	—	13	—	416
—	—	—	—	—	12	—	28	—	62
—	—	—	—	—	—	—	28	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	139	104987	2	456	10	1514	444	2681	38
—	263	—	—	10	154	—	168	—	—
1	13	2	—	—	—	—	233	—	4
—	—	—	361	—	17	—	159	482	6
16	—	—	20	—	2	—	41	—	—
16	27	41	3	42	5	22166	110	143	—
—	10	7	79	—	68	—	180	—	49
7	—	19932	—	—	—	3	6	222	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
84	—	7851	—	2	—	—	—	701	—
59	—	6279	—	—	—	6	—	—	—
—	—	611	—	—	—	—	—	8	—
—	—	223	—	12	—	—	—	229	—
81	—	3163	—	—	—	25	—	—	—
—	—	949	—	7	—	13	—	—	—
—	—	885	—	3	—	—	—	89	—

Digitized by Google

Digitized by Google

7		8				Г			
П		Р		О				Д	
				С		К		О	
зыки бычьи.		Окорока.		Ветчина.		Колбаса.		Поросята битые.	
Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
3	—	1324	—	19	—	1	—	—	—
47	—	2	—	—	—	—	—	—	—
15	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	11	—	—	—	78	—
—	—	—	—	16	—	2	—	10	—
10	—	—	—	17	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	18	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1074	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	491	26	—	—	2498	6	—	—
12814		147661		1788		27805		5220	

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

У к т ы.						
ы р ъ.	Молоко и сливки. Большой скорости.		Молоко сгущенное.		Масло коровье.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
—	—	—	—	—	2	189
—	—	—	—	—	10	125
3	—	—	—	—	28	17
—	77	—	—	—	16	9
27	—	—	—	—	179	222
1	—	—	—	—	81	25
61	—	—	—	—	191	124
—	—	—	—	—	7	1
36	—	—	—	—	49	292
—	—	—	—	—	2	3
192	—	—	—	—	845	580
—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Digitized by Google

У К Т Ы.

...ъ.	Молоко и сливки. Большой скорости.		Молоко сгущенное.		Масло коровье.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
—	—	—	—	—	2	189
—	—	—	—	—	10	125
3	—	—	—	—	28	17
—	77	—	—	—	16	9
27	—	—	—	—	179	222
1	—	—	—	—	81	25
61	—	—	—	—	191	124
—	—	—	—	—	7	1
36	—	—	—	—	49	292
—	—	—	—	—	2	3
192	—	—	—	—	845	580
—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Digitized by Google

	У к т ы.						
	ы р ъ.	Молоко и сливки. Большой скорости.		Молоко сгущенное.		Масло коровье.	
	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
	3	—	—	—	—	134	67
	—	—	—	—	—	—	—
1	—	—	—	—	—	267	3
	—	—	—	—	—	—	—
1	587	—	—	—	6	1715	1177
1	—	—	—	—	—	100	82
3	34	—	—	—	—	137	64
	—	—	—	—	—	—	6
9	3	—	—	—	—	19	47
1	—	—	—	—	—	5	44
	—	—	—	—	—	14	—
	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Digitized by Google

У К Т Ы.

ыръ.	Молоко и сливки. Большой скорости.		Молоко сгущенное.		Масло коровье.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
3	—	—	—	—	134	67
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	267	3
—	—	—	—	—	—	—
587	—	—	—	6	1715	1177
—	—	—	—	—	100	82
34	—	—	—	—	137	64
—	—	—	—	—	—	6
3	—	—	—	—	19	47
—	—	—	—	—	5	44
—	—	—	—	—	14	—
—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Digitized by Google

У К Т Ы.							
ы р ъ.		Молоко и сливки. Большой скорости.		Молоко сгущенное.		Масло коровье.	
	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
	25559	—	—	—	602	23824	15046
	16	—	—	—	—	55	19
	1864	—	—	—	—	133	740
	260	—	—	—	—	115	3750
	—	—	—	—	—	5313	—
3	3091	—	—	—	48	107469	89
	344	—	—	—	—	7523	688
1	668	—	—	—	2	43255	15
	17	—	—	—	—	168	—
	13	—	—	—	—	102	522
	36	—	—	—	366	597	—
1	98	—	—	—	—	86	10

Digitized by Google

Digitized by Google

У к т ы.						
ы р ъ.	Молоко и сливки. Большой скорости.		Молоко сгущенное.		Масло коровье.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
3	—	—	—	—	154	—
—	—	—	—	—	31	1
158	—	—	—	—	9	27
205	—	—	—	—	399	5
23	—	—	—	2	34	24
16	—	—	—	—	60	9
—	—	—	—	—	34	—
—	—	—	—	—	—	—
100	—	—	—	—	15	—
43	—	—	—	—	4125	9
680	—	—	—	2	2927	3
111	—	—	—	—	17	11

Digitized by Google

Таблица № 7.

Digitized by Google

У К Т Ы.						
р ъ.	Молоко и сливки. Большой скорости.		Молоко сгущенное.		Масло коровье.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
49	—	—	—	—	—	13
72	—	—	—	—	7	—
104	—	—	—	19	36	7
79	—	—	—	6	33	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
2	—	—	—	—	137	—
—	—	—	—	—	3	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	3185	12
704	1813		1053		212451	

Digitized by Google

Digitized by Google

У к т ы.							
ы р ъ.		Молоко и сливки. Большой скорости.		Молоко сгущенное.		Масло коровье.	
	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
	49	—	—	—	—	—	13
	72	—	—	—	—	7	—
	104	—	—	—	19	36	7
	79	—	—	—	6	33	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
	2	—	—	—	—	137	—
	—	—	—	—	—	3	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	3185	12
71704		1813		1053		212451	

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Ь.

Пе

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Быки и коровы.	
Отпр.	Пр
3	
—	—
17	—
6	—
4	—
2705	
—	—
—	—
—	—
—	—
—	—
—	—
1	27
—	—
—	—
—	—
2736	
100	

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Таблица № 13.

НОВГОРОДСКАЯ ДОРОГА.

Передвиженіе мясныхъ и молочныхъ продуктовъ по мѣсяцамъ 1879 г.

Digitized by Google

МѢСЯЦЫ.	1	8
	Мясо и дичь.	%
Январь	4086	27,9
Февраль	603	4,1
Мартъ	1689	11,5
Апрѣль	91	0,6
Май	464	3,1
Іюнь	111	0,7
Іюль	487	3,3
Августъ	631	4,3
Сентябрь	773	5,3
Октябрь	983	6,7
Ноябрь	1263	8,5
Декабрь	3418	23,4
Итого	14599	100

Digitized by Google

7 9		Г О Д Ъ.		
Домашняя провизія и сыръ.	%	Масло и скопы.	%	МѢСЯЦЫ.
416	4,2	691	14,4	Январь . . . . .
370	3,7	156	3,2	Февраль. . . . .
695	7,1	498	10,4	Мартъ . . . . .
305	3,1	168	3,5	Апрѣль . . . . .
1045	10,6	200	4,1	Май . . . . .
784	8	90	1,8	Іюнь . . . . .
524	5,3	299	6,2	Іюль. . . . .
431	4,4	409	8,7	Августъ . . . . .
2523	25,8	1152	24,1	Сентябрь . . . . .
1914	19,8	612	12,8	Октябрь . . . . .
302	3	278	5,9	Ноябрь . . . . .
465	4,7	227	4,7	Декабрь . . . . .
9774	100	4780	100	Итого. . . .

Digitized by Google

Digitized by Google

Таблица № 14.

НОВОТОРЖСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Передвиженіе скота по станціямъ и мѣсяцамъ 1875—1879 гг.

Digitized by Google

СТАНЦІИ.	1875 г.		1876 г.		1877 г.		1878 г.		1879 г.	
	РОДЪ ЖИВОТ									
	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.
Ржевъ.	65	7	79	4	79	8	340	57	580	35
Панино	—	—	1	—	—	—	1	—	3	—
Старица.	7	—	32	2	10	2	15	3	15	1
Высокое.	13	—	9	2	2	4	6	—	1	—
Ильино	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—
Торжокъ	56	—	58	2	54	20	57	4	26	1
Терешково. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Осташково. . . .	21	—	1	—	3	—	3	1	8	1
Николаевск. ж. д.	48	4	160	9	46	3	63	4	64	2
ВСЕГО. .	210	11	340	19	194	37	486	69	702	40

Digitized by Google

Таблица № 14.

Всего.		%		1879 года.							
ных ъ.				РОДЪ ЖИВОТНЫХЪ.							
				Крупный рог. скотъ.		Телята.		Свиньи.		Овцы.	
Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
1143	111	59,1	63	553	2	4	1	1	—	31	—
5	—	0,2	—	2	—	—	1	—	—	—	—
79	8	4	4,4	4	1	—	—	—	—	1	—
31	6	1,6	3,3	—	1	—	1	—	—	—	—
5	—	0,2	—	4	—	—	—	—	—	—	—
251	27	12,9	15,1	10	4	—	—	—	—	1	—
1	—	0,05	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	2	1,8	1,1	2	—	1	—	—	—	—	—
381	22	19,7	13	1	568	1	3	—	1	—	33
1932	176	100	100	576		6		1		33	
				616							

Digitized by Google

Мѣсяцы.	1875 г.		1876 г.		1877 г.		1878 г.		1979 г.	
	Родъ животъ									
	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.
Январь	10	—	23	—	7	1	7	—	9	—
Февраль.	11	—	7	—	19	—	5	—	10	1
Мартъ.	36	1	95	1	8	4	14	—	26	—
Апрѣль	13	1	53	1	26	4	33	3	14	—
Май.	33	—	52	5	29	1	46	1	24	2
Іюнь	12	2	12	5	13	1	5	—	352	1
Іюль	12	–	4	—	18	—	287	4	199	—
Августъ.	27	—	9	1	30	2	8	—	18	5
Сентябрь	33	7	15	1	18	5	16	26	18	17
Октябрь.	19	—	25	2	7	14	25	' 21	17	12
Ноябрь	1	—	36	3	7	5	11	14	12	2
Декабрь.	3	—	9	—	12	—	29	—	3	—
ВСЕГО. .	210	11	340	19	194	37	486	69	702	40
% отношеніе .	100	100	161	172	92	336	231	627	334	363

Digitized by Google

Таблица № 14.

Всего.		%		1879 года.			
НЫХЪ.				РОДЪ ЖИВОТНЫХЪ.			
Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Крупный рог. скотъ.	Телята.	Свиньи.	Овцы.
56	1	2,9	0,5	4	—	—	—
52	1	2,7	0,5	—	—	—	1
179	6	9,3	3,3	9	—	—	—
139	9	7,1	5,1	3	—	—	—
184	9	9,2	5,1	1	1	—	1
394	9	20,4	5,1	341	1	—	—
520	4	26,9	2,2	194	—	—	—
92	8	4,7	4,4	13	2	—	3
100	56	5,2	31,6	8	—	—	17
93	49	4,8	29	1	2	1	9
67	24	3,4	13,5	1	—	—	2
56	—	2,9	—	1	—	—	—
1932	176	100	100	576	6	1	33
—	—	—	—	616			

Digitized by Google

Digitized by Google

Таблица № 16.

БОРОВИЧСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Digitized by Google

СТАНЦІИ.	1877 года.			
	Скотъ.		Мясо и молочн. продукты.	
	Отправл.	Прибыло.	Отправл.	Прибыло.
Боровичи.	2	15	138	43
Травково.	2	—	312	—
Суворовская.	9	2	—	138
Угловка	4	—	—	269
ВСЕГО. . . .	17		450	

Digitized by Google

Таблица № 16.

1878 года.				Всего.		%	
Скотъ.		Мясо и молочн. продукты.		Скотъ.	Мясо и молочные продукты.	Скотъ.	Мясо и молочные продукты.
Отправл.	Прибыло.	Отправл.	Прибыло.	Отправлено.			
2	3	54	135	4	192	17,3	29,8
1	2	2	5	3	314	13	48,7
—	—	—	—	9	—	39,1	—
3	1	138	54	7	138	30,4	21,4
6		194		23	644	100	100

Digitized by Google

Digitized by Google

НОВОТОР

Передвиженіе

товъ по ста

СТАНЦІИ ОТПРАВЛЕНІЯ.	Масло коровье.	
	Отпр.	Приб.
Ржевъ	8913	31
Панино	76	—
Старица	1229	4
Высокое	190	—
Ильино	507	—
Торжекъ	1235	64
Терешково	35	—
Осташково	—	2
Другія дороги	639	1180
ВСЕГО	12824	
Отношеніе	100	

РОДЪ ТОВАРА.	Январ
	Перевез.
Масло коровье	575
Молочные скопы	274
Мясо всякое	2169
Птица и дичь	65

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

г.				1877 г.									
ЪЭЖИ													
Свиней.		Овецъ и Козъ.		Быковъ.		Коровъ.		Телятъ		Свиней.		Овецъ и Козъ,	
тпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпв.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
10	—	7	1	489	3	2555	29	2	3	2	—	3	—
—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—
11	8	86	—	62	—	275	4	26	7	25	—	65	—
2	—	1	—	67	—	22	—	3	1	4	—	—	2
13	—	2	—	282	—	30	2	5	—	18	—	5	—
43	—	9	3	136	2	265	5	9	—	974	2	75	—
—	4	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
15	—	—	—	1	—	5	1	1	—	9	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—
—	—	—	—	—	6	2	1	—	—	—	—	—	—
75	4	—	—	6	—	33	31	1	7	89	—	—	—
17	—	—	1	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	876	1	101	—	1038	2	3121	18	45	—	1117	—	148
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
		106		1043		3210		66		1121		150	

Digitized by Google

		ВСЕГО.					% отношеніе.				
Быков		Бык.	Кор.	Тел.	Свин.	Овец. и Коз.	Бык.	Кор.	Тел.	Свин	Овец. и Коз.
Отпр.	Приб.	ОТПРАВЛЕНО.					ОТПРАВЛЕНО.				
225	-	3106	10517	9	12	35	61,1	76,3	1,9	0,2	6
—	-	—	76	15	—	6	—	0,5	3,1	—	1
1	-	178	1222	134	57	310	3,5	8,7	28,4	1,4	54
—	3	110	245	26	6	12	1,9	1,6	5,5	0,1	2
8	-	382	165	74	54	25	7,5	1,1	15,7	1,3	4,3
3	-	1262	1261	58	3185	167	24,8	9,1	12,3	78,4	29
—	-	—	1	1	4	1	—	—	0,2	0,09	0,8
—	-	5	36	18	92	—	0,06	0,2	3,8	2,2	—
—	-	—	9	2	—	2	—	0,06	0,4	—	0,3
—		2	78	2	—	--	0,02	0,5	0,4	—	—
—		15	175	56	536	1	0,2	1,2	11,8	13,2	0,1
—		1	8	6	55	—	0,01	0,05	1,2	1,3	—
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	20	14	76	69	58	15	0,2	0,5	14,6	1,4	2,6
—		4	—	—	—	—	0,7	—	—	—	—
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—		—	3	1	—	—	—	0,02	0,2	—	—
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	238	5079	13771	471	4059	574	100	100	100	100	100

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

ОВЪ.					РОДЪ			
).	Сыръ.		Молочныя скопы.		Мясо.		Птица домашняя и дичь.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
103	11095	2719	184	7	28837	442	2755	5
5	358	—	92	—	14157	21	204	—
—	184	—	336	—	29523	960	418	—
10	803	14	147	—	24757	102	4278	—
—	1809	—	221	—	19404	8	259	—
213	6085	306	7456	4	66259	4	15481	3
—	5	—	—	—	391	10	—	—
—	—	10	460	—	1978	67	9	—
—	—	5	337	—	250	20	105	—
36	268	—	560	—	135	127	284	—
4	—	—	460	—	5181	22	147	1
44	—	—	14	—	155	33	1	—

Digitized by Google

Таблица № 18—а.

7	7	7.						
Т	В А Р О В Ъ.							
Ветчина и баса.	ная про-зія.	Масло.		Сыръ.		Молочные скопы.	
Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
1421	2227	67813	7	14548	2064	3733	4
7656	349	891	—	700	—	49	—
18	35	5865	12	168	—	706	—
8458	611	1882	—	577	15	—	—
—	20	4900	—	3523	—	281	—
4114	50	36649	141	7100	107	10872	5
—	37	225	—	—	—	7	—
—	97	754	7	—	—	626	6
—	64	1473	44	—	—	990	—
—	50	1951	50	480	—	527	—
—	30	76	—	—	—	150	—
—	9	—	53	—	—	—	—

Digitized by Google

| | | |

Таблица № 18—а.

7	7	7.					
Т	В	А	Р	О	В	Ъ.	
Ветчинная проба.		Масло.		Сыръ.		Молочные сколы.	
Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
312	1118	18	121303	2169	27078	5	17922
—	—	—	349	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	53	—	—	—	—
—	—	—	478	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—
219697		122497		29265		17946	
1132		148		120		174	

Digitized by Google

										18
о в ъ.							Р о д ъ			
о.	Сыръ.		Молочныя скопы.		Мясо.			Птица домашняя и дичь.		
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.		Отпр.	Приб.	
81519	3054	21207	—	10256	423	189476		3	23935	
150	—	—	—	—	—	54		—	—	
36	—	—	—	-	—	—		—	—	
—	—	—	—	—	—	—		—	—	
410	—	—	—	—	—	4		—	—	
—	—	—	—	—	—	—		—	—	
0	24261		10267		191350			23944		
0	100		100		102			92		

Digitized by Google

Таблица № 18—а.

7	7	7.					
Т	В	А	Р	О	В	Ъ.	
Ветчинная проба вія.		Масло.		Сыръ.		Молочные сколы.	
Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
312	1118	18	121303	2169	27078	5	17922
—	—	—	349	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	53	—	—	—	—
—	—	—	478	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—
219697		122497		29265		17946	
1132		148		120		174	

Digitized by Google

Таблица № 18—6.

7	Процентное отношеніе.						
Т	РОДЪ ТОВАРОВЪ.						
Ветчина баб	Мясо.	Птицы.	Ветчина.	Домашня провизія.	Масло.	Сыръ.	Молочн сконы.
Отпр.	Отпр.	Отпр.	Отпр.	Отправлено.	Отпр.	Отпр.	Отпр.
251	18,6	16,2	5,4	13,9	53,9	49,7	7,9
2857	6,7	0,7	31,3	0,2	1,1	3	0,3
—	16	1,8	0,06	2,6	4,7	0,5	5,2
4909	14,8	12,9	35,9	1,8	1,2	1,7	1,5
245	11,5	3,4	0,2	0,5	2,7	10,5	1,8
6817	28,6	62,2	25,6	4,6	32,1	22,6	72,4
—	0,2	—	—	—	0,2	—	0,08
—	0,5	0,03	—	0,3	0,4	—	3,3
1	0,08	0,3	—	0,6	1,2	0,4	2,4
—	0,5	1,6	—	0,9	1,7	1,8	3,5
—	1,7	0,6	—	1,3	0,1	—	1,3
—	0,06	—	—	0,01	0,01	—	0,02

Digitized by Google

										18
	О В Ъ.						Р О Д Ъ			
		Сыръ.		Молочныя скопы.		Мясо.		Птица домашняя и дичь.		
	иб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	
	345	2378	26962	—	15262	1131	141520	29	28777	
	116	196	—	—	—	—	4	—	2	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	2	—	—	—	—	—	7	—	1	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	407	—	—	—	—	—	—	—	—	
		29562		15492		143683		28825		
		121		150		76		100		

Digitized by Google

Таблица № 18—6.

7	Процентное отношеніе.							
Т	РОДЪ ТОВАРОВЪ.							
Ветчина и баса.	Мясо.	Птицы.	Ветчина.	Домашня провизія.	Масло.	Сыръ.	Молочн. скопы.	
Отпр.	Отпр.	Отпр.	Отпр.	Отправлено.	Отпр.	Отпр.	Отпр.	
150	10,3	0,06	1	74	0,06	9,1	0,05	
—	—	—	—	—	—	0,2	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	0,01	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
152	100	100	100	100	100	100	100	
7	—	—	—	—	—	—	—	

Digitized by Google

Digitized by Google

Рыби

Передвиженіе
дуктов

НАИМЕНОВАНІЕ ТОВАРОВЪ.	
Коровъ	
Быковъ	
Телятъ	
Свиней.	
Овецъ и козъ	
Мясо всякое	
Масло коровье	
Сыра	
Скоповъ молочныхъ	

Digitized by Google

1		8		7		9			
Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Май.	
ревезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%
443	1,3	117	3,6	399	12,3	322	9,9	234	7,2
2	0,1	4	0,3	1	0,08	52	4,3	146	12,4
—	—	—	—	50	37,3	12	8,9	8	5,9
—	—	2	0,3	23	4,1	18	3,2	62	11,1
—	—	—	—	23	14	18	10,9	15	9,1
15506	10,7	3179	2,2	14562	10,1	4227	2,9	5331	3,8
7866	6,9	1357	1,1	16995	14,9	6662	5,8	10988	9,6
444	1,2	1270	3,7	3279	9,5	930	2,7	2981	8,9
645	3,5	425	2,3	3802	21	509	2,7	1417	7,8

Digitized by Google

Г

Іюнь		
Перевезено.	%	Перев
399	12,3	
3	0,2	
15	11,1	
55	9,9	
10	6	–
1415	0,9	1
10028	8,8	8
1957	5,3	4
4844	26,7	11

Digitized by Google

1		8		7		9			
Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Май.	
ревезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%
443	1,3	117	3,6	399	12,3	322	9,9	234	7,2
2	0,1	4	0,3	1	0,08	52	4,3	146	12,4
—	—	—	—	50	37,3	12	8,9	8	5,9
—	—	2	0,3	23	4,1	18	3,2	62	11,1
—	—	—	—	23	14	18	10,9	15	9,1
15506	10,7	3179	2,2	14562	10,1	4227	2,9	5331	3,8
7866	6,9	1357	1,1	16995	14,9	6662	5,8	10988	9,6
444	1,2	1270	3,7	3279	9,5	930	2,7	2981	8,9
645	3,5	425	2,3	3802	21	509	2,7	1417	7,8

Digitized by Google

Г		
Іюнь		
Перевезено.	%	Перев
399	12,3	
3	0,2	
15	11,1	
55	9,9	
10	6	–
1415	0,9	1
10028	8,8	8
1957	5,3	4
4844	26,7	11

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

1876 годъ.									
рости.		Малой скорости.							
ОДЪ СКОТА.									
Мелкій.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.	
пр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.
—	7	21	—	2	2	—	—	2	—
10	6	59	10304	55	18924	19	4310	2	1408
—	—	4	86	1	108	5	1	—	6
1	4	11	254	26	113	4	25	1	2
—	—	1	7	—	—	—	1	—	3
—	—	24	11	5	—	1	—	—	—
—	—	14	6	39	68	—	3	—	—
1	—	6	20	2	2	—	1	—	—
—	—	75	13	273	—	4	4	—	—
—	1	119	17	6430	—	17	—	86	
—	—	967	20	12167	20	2191	5	431	3
—	3	14	34	10	2	21	—	7	—
—	—	148	48	45	6	281	1	183	5
—	—	73	40	96	14	316	1	56	4
—	—	2786	8	82	2	1452	6	287	—
—	—	1	—	—	—	—	2	—	1
—	—	1247	89	6	2	43	1	204	1
—	—	13	—	—	—	—	—	—	—
—	—	270	12	24	10	6122	73	4	—
—	—	1	—	—	—	988	105	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	3	6	1	1	2	1	—	2

Digitized by Google

Таблица № 20.

С Е Г О.			Процентное отношеніе.			
скорости.	Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.	
Д Ъ С К О Т А.			Р О Д Ъ С К О Т А.			
Телята.	Свиньи.	Овцы.	Быки и кор.	Телята.	Свиней.	Овецъ.
отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.
5	3	6	0,05	—	—	0,08
294	23	135	3,10	0,30	0,01	1,80
43	7	44	0,10	0,05	—	0,60
72	15	10	0,70	0,09	0,01	0.10
1	—	19	0,01	—	—	0,20
58	1	—	0,10	0,07	—	—
175	4	9	0,20	0,20	—	0,10
110	1	2	0,20	0,10	—	—
989	23	122	8,20	1,30	0,01	1,60
24160	37	187	0,50	32,60	0,02	2,50
43707	5246	2525	8,20	59,10	3,50	34,40
34	26	38	0,11	0,04	0,01	0,50
126	788	624	0,80	0,10	0,50	8,50
218	744	320	0,40	0,20	0,50	4,50
164	2850	799	8	0,30	1,70	10,90
—	—	—	0,03	—	—	—
25	168	455	6	0,10	0,20	6,20
—	—	—	0,03	—	—	—
27	7104	12	1,10	0,10	4,80	0,10
—	991	4	0,01	—	0,60	0,06
—	—	—	—		—	—
5	2	2	0,06	—	—	0,50

Digitized by Google

1876 годъ.									
скорости.	Малой скорости.								
РОДЪ СКОТА.									
Мелкій.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.	
отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.
—	—	104	4	1	2	546	—	1	—
—	—	148	1	3	17	35	—	—	—
3	—	17	10	36	2	3121	166	—	5
—	1	47	10	1	—	280	—	—	—
1	—	1	3	1	—	337	35	4	46
—	—	1	—	—	—	315	—	—	—
1	4	50	104	—	2	1355	65	—	1
7	2	9	38	1	2	—	—	5	2
10	—	1201	2	—	1	1388	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	—	1	10	37	—	537	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	25	—	—	2	1330	35	—	—
—	—	2	2	—	—	—	2	—	—
—	2	23	—	—	—	1510	51	2	—
—	—	2	—	—	2	45	11	—	—
—	—	2	6	—	—	—	—	—	—
—	—	1713	7	—	—	658	1	—	—
—	2	121	244	3	1	501	146	7	11
—	—	1208	4	—	47	945	53	1	9
—	—	21	4	—	—	1446	130	—	—

Digitized by Google

Таблица № 20.

С Е Г О.			Процентное отношеніе.			
скорости.	Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.	
Д Ъ С К О Т А.			Р О Д Ъ С К О Т А.			
Телята.	Свиньи.	Овцы.	Быки и кор.	Телята.	Свиней.	Овецъ.
отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.
2	580	23	0,40	—	0,40	0,2
3	49	—	0,90	—	0,01	—
85	4846	16	0,50	0,03	3,2	0,2
3	577	—	0,30	—	0,40	—
2	606	149	0,06	—	0,40	1,90
2	319	62	0,05	—	0,20	0,80
2	5650	6	0,10	—	3,10	0,08
12	162	26	0,06	0,01	0,10	0,20
10	6569	100	3,30	0,01	4,40	1,30
—	139	—	5,40	—	0,09	—
—	—	—	—	—	—	—
45	716	5	0,20	0,05	0,50	0,07
—	—	1	0,01	—	—	0,01
—	3801	—	0,10	—	2,60	—
—	3	1	0,04	—	—	0,01
1	3834	6	0,50	—	1,60	0,08
4	215	7	0.07	—	0,10	0,08
2	—	—	—	—	—	—
13	1575	1	8,30	0,01	1,10	0,01
22	2842	220	7	0,10	1,70	2,70
11	3045	16	23,70	0,01	2,10	0,20
—	2525	5	0,04	—	1.70	0,07

Digitized by Google

1876 годъ.									
скорости.		Малой скорости.							
РОДЪ СКОТА.									
Мелкій.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.	
отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.
—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
—	—	—	—	—	—	593	1	—	—
—	—	3	3	—	7	—	1	3	—
—	—	—	—	—	1	449	—	—	—
—	1	—	—	—	—	—	—	3	—
—	5	42	10	2	—	8242	1	12	7
—	—	—	3	—	—	—	70	7	—
—	5	2	3	1	—	8	—	5	—
—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
—	2	898	12	2	1	96	8682	4	11
—	—	92	3	—	—	—	—	—	—
—	—	27	2	3	—	88	25	—	—
—	—	12	1	128	—	131	1	1	—
3	8	225	1	194	—	1149	80	35	8
1	5	4	4	162	—	431	—	—	—
9	2	18	—	119	—	12	—	—	—
2	4	11	10	24	—	1304	73	—	—
—	—	3	3	—	—	67	—	—	—
—	—	2	1	2	—	1	1	—	—
21	10	13	1174	7	631	54	3228	174	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Таблица № 20.

С Е Г О.			Процентное отношеніе.			
скорости.	Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.	
ДЪ СКОТА.			РОДЪ СКОТА.			
Телята.	Свиньи.	Овцы.	Быки и кор.	Телята.	Свиней.	Овецъ.
отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.
2	11	10	0,01	—	0,01	0,10
3	3420	—	—	—	1,30	—
2	337	12	0,06	—	0,02	0,10
—	449	1	—	—	0,30	0,01
3	—	5	0,04	—	—	0,07
5	24624	22	0,4	—	16,70	0,30
—	—	8	0,03	—	—	0,10
4	223	15	0,2	—	0,20	0,20
—	—	—	—	—	—	—
25	282	12	4,1	0,03	0,20	0,20
—	—	24	0,4	—	—	0,40
5	334	2	0,2	—	0,20	0,02
652	1292	25	0,08	0,80	0,90	0,40
904	5518	60	1,50	1,20	3,80	0,90
567	4111	1	0,04	0,70	2,90	0,01
785	79	—	0,08	1	0,04	—
197	5360	—	0,06	0,20	3,60	—
16	448	—	0,02	0,02	0,40	—
3	12	1	—	—	—	—
134	57	880	0,6	0,10	0,03	10,6
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

1876 годъ.									
корости.		Малой скорости.							
ОДЪ СКОТА.									
Мелкій.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.	
отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.
—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
—	—	—	—	—	—	593	1	—	—
—	—	3	3	—	7	—	1	3	—
—	—	—	—	—	1	449	—	—	—
—	1	—	—	—	—	—	—	3	—
—	5	42	10	2	—	8242	1	12	7
—	—	—	3	—	—	—	70	7	—
—	5	2	3	1	—	8	—	5	—
—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
—	2	898	12	2	1	96	8682	4	11
—	—	92	3	—	—	—	—	—	—
—	—	27	2	3	—	88	25	—	—
—	—	12	1	128	—	131	1	1	—
3	8	225	1	194	—	1149	80	35	8
1	5	4	4	162	—	431	—	—	—
9	2	18	—	119	—	12	—	—	—
2	4	11	10	24	—	1304	73	—	—
—	—	3	3	—	—	67	—	—	—
—	—	2	1	2	—	1	1	—	—
21	10	13	1174	7	631	54	3228	174	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Таблица № 20.

С Е Г О.			Процентное отношеніе.			
скорости.	Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.	
Д Ъ С К О Т А.			Р О Д Ъ С К О Т А.			
Телята.	Свиньи.	Овцы.	Быки и кор.	Телята.	Свиней.	Овецъ.
отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.	отправлено.
2	11	10	0,01	—	0,01	0,10
3	3420	—	—	—	1,30	—
2	337	12	0,06	—	0,02	0,10
—	449	1	—	—	0,30	0,01
3	—	5	0,04	—	—	0,07
5	24624	22	0,4	—	16,70	0,30
—	—	8	0,03	—	—	0,10
4	223	15	0,2	—	0,20	0,20
—	—	—	—	—	—	—
25	282	12	4,1	0,03	0,20	0,20
—	—	24	0,4	—	—	0,40
5	334	2	0,2	—	0,20	0,02
652	1292	25	0,08	0,80	0,90	0,40
904	5518	60	1,50	1,20	3,80	0,90
567	4111	1	0,04	0,70	2,90	0,01
785	79	—	0,08	1	0,04	—
197	5360	—	0,06	0,20	3,60	—
16	448	—	0,02	0,02	0,40	—
3	12	1	—	—	—	—
134	57	880	0,6	0,10	0,03	10,6
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

1876 годъ.									
скорости.		Малой скорости.							
РОДЪ СКОТА.									
Мелкій.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.	
отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.
—	—	5	8	35	1	2	—	1	—
—	—	2	1	1	1	3374	43	—	—
—	—	9	6	1	—	239	—	3	1
2	—	3	61	5	6	625	9	—	16
—	—	—	2	1	—	--	—	—	—
—	3	2	127	—	5	4331	9	4	13
—	—	3	23	—	—	2646	304	—	4
—	—	2	—	—	1	1	—	—	—
1	—	8	—	—	—	115	30	—	—
—	—	12	2	—	—	6	577	59	3
13	12	30	1	7	35	1	31156	22	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	262	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89		12885		20041		49790		1618	
54,1		128,5		101,5		177		139,9	

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

МѢСЯЦЫ.	187		
	Большая скорость.		
	Крупн.	Мелк.	Быки и коровы.
Январь	14	4	389
Февраль	7	3	451
Мартъ	19	9	1025
Апрѣль	31	11	2945
Май	52	12	2743
Іюнь	123	46	180
Іюль	20	7	244
Августъ	48	3	205
Сентябрь	18	9	971
Октябрь	13	7	357
Ноябрь	7	34	215
Декабрь	26	1	351
ВСЕГО	378	146	10076
ОТНОШЕНІЕ	100	100	100

В

Пере

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

г.			1876			
	5		1		2	
ровье.	Сыръ.		Мясо всякое.		Птицы домашнія.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
48	—	185	22	43	31	—
22303	1562	2178	4701	26283	22	24592
379	—	—	—	118	—	88
1623	—	45	—	3142	—	—
29	536	18	9	376	—	3
5	—	—	—	5	—	—
69	—	—	—	788	—	—
12	—	—	—	635	—	—
3	—	—	—	268	—	—
24	398	—	9	658	—	—
384	—	29	449	700	4926	—
2	—	—	98	20	12	—
3	19	34	527	103	1235	3
4	40	—	127	67	2862	—
80	—	56	2989	71	5165	—
—	—	9	12	—	—	—
591	42	291	12883	2701	701	7
—	—	—	13	2	—	—
398	6	95	4717	58	9867	—
3	168	8	16	—	—	—
2	—	—	14	33	—	—
—	—	—	870	93	17	—
—	—	—	31	93	—	—
22	—	10	7004	117	23	—

Digitized by Google

Н	ШЕНІЕ			
Масл	ко и вки.	Масло к.	Сыръ.	СТАНЦІИ.
Отпр.	ВЛЕНО.			
12	—	0,05	0,06	Николаевская дорога
5892	—	13,91	18,05	С.-Петербургъ-
—	—	—	—	Царское Село.
—	—	—	—	Гатчино.
219	—	0,58	8,71	Балтійская желелѣзная дорога.
—	,67	—	—	Суйда.
—	,27	—	—	Сиверская.
—	—	—	—	Дивенская.
—	—	—	—	Мшинская.
487	,68	0,76	3	Преображенская,
523	,97	1,45	—	Луга.
3	—	0,04	—	Серебрянка.
221	,20	5,27	0,10	Плюсса.
158	,13	4,16	0,23	Бѣлая.
86	—	3,07	—	Новоселье.
1	—	0,15	—	Торошино.
92	—	3,42	0,32	Псковъ.
5	—	0,14	—	Черская.
867	—	24,04	1,64	Островъ.
25	—	0,78	1,76	Жогово.
28	—	0,48	—	Пондеры.
35	—	0,90	—	Корсовка.
9	—	0,34	—	Ивановка.
114	—	3,41	—	Рѣжица.

ПРИ: № 2.

Digitized by Google

г.			1876			
	5		1		2	
ровье.	Сыръ.		Мясо всякое.		Птицы домашнія.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
8	—	—	7689	39	—	—
—	—	—	1036	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
289	6	36	2341	96	—	—
475	339	112	112	5168	—	378
16	20	177	835	31	—	—
—	—	36	—	—	—	—
—	—	682	—	—	—	—
—	—	—	352	7	—	—
—	—	—	6	—	—	—
—	—	—	541	—	117	—
—	—	—	127	—	—	—
—	—	3	283	8	—	—
—	—	—	37	27	27	—
—	—	—	—	—	—	—
3	233	—	2289	—	—	—
4633	551	1898	4299	3492	650	29
67	360	298	4261	29	—	—
—	—	—	—	—	56	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	7	—	—	—
29	—	4	—	70	—	—
—	—	—	4	—	—	—
13	—	29	—	—	—	—

Digitized by Google

Дѣйствіе				
Масл	локо и ивки.	Масло к.	Сыръ.	СТАНЦІИ.
Отпр.	ВЛЕНО.			
10	—	0,12	—	Антонополь
3	—	0,06	—	Рушона.
—	—	—	—	Вышки.
55	—	0,97	0,03	Динабургъ
2	—	0,03	3,64	Рижск. д.
262	—	7,82	0,64	Витебск. д.
—	—	2,04	—	Орловск. д.
—	—	—	—	Моск. Брест. д.
19	—	0,31	1,10	Калкуны.
—	—	—	—	Ново-Александр
21	—	0,39	—	Дукшты.
1	—	0,24	—	Игнолино.
1	0,03	0,58	—	Свѣнцаны.
[illegible]	—	0,01	—	Подбродзе.
—	—	—	—	Безданы
2	—	0,18	2,69	Вилейка.
15	—	3,19	6,43	Вильно.
32	—	11,68	4,77	Роменск. д.
—	—	—	—	Ландварово.
—	—	—	—	Рудзишки.
	—	0,03	0,12	Олькеники.
—	—	—	—	Ораны.
	—	0,07	—	Морцинканце.
	—	0,01	—	Порѣчье.

Digitized by Google

г.			1876			
	5		1		2	
ровье.	Сыръ.		Мясо всякое.		Птицы домашнія.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
119	12	245	3630	104	504	516
—	—	—	—	—	—	—
68	—	8	—	486	—	—
—	—	—	—	—	—	—
137	47	89	7987	117	—	2
8	27	—	19	162	—	—
8	46	—	—	23	7692	35
—	—	—	—	—	32414	—
53	—	—	—	274	19499	—
—	—	—	—	374	4375	—
—	193	—	—	—	18	—
3	7	35	—	—	11	10
—	—	—	—	—	—	—
89	—	—	—	6	3	—
5323	165	963	1174	13116	503	64669
4	—	—	—	—	—	—
276	229	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	38
2	—	—	—	—	—	—
26	986	62	60	20	—	56
—	—	—	3	—	—	—
740	162	271	732	115	—	—
—	—	—	9	—	—	—

Digitized by Google

Движеніе				Станціи.
Масло	Молоко и сливки.	Масло к.	Сыръ.	
Отпр.	Вылено.			
1848	—	4,31	0,12	Гродно.
—		—	—	Кузница.
9	—	0,05	—	Соколка.
—	—	—	—	Черная Вѣсь.
171	—	0,45	0,27	Бѣлостокъ.
52	—	0,31	0,63	Граевск. дорога.
24	—	0,02	0,54	Лапы.
—	—	—	—	Щепетово.
—	—	—	—	Чижовъ.
4	—	0,18	—	Малкинъ.
579	—	0,77	4,57	Зеленецъ.
—	—	0,02	0,35	Лоховъ.
—	—	—	—	Тлущъ.
—	—	—	—	Воломинъ.
480	—	0,70	0,95	Варшава.
—	—	—	—	Варш. Вѣнская дор.
—	—	—	2,17	Австрійскія дороги.
—	—	—	—	Евья.
—	—	—	—	Жосли.
—	—	—	—	Кошедары.
269	—	0,81	7,21	Либавск. дорога.
—	—	—	—	Провинишки.
10	—	0,02	0,98	Ковно.
26	—	0,03	—	Мавруцы.

Прил. 22-4.

Digitized by Google

г.			1876			
	5		1		2	
ровье.	Сыръ.		Мясо всякое.		Птицы домашнія.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
119	12	245	3630	104	504	516
—	—	—	—	—	—	—
68	—	8	—	486	—	—
—	—	—	—	—	—	—
137	47	89	7987	117	—	2
8	27	—	19	162	—	—
8	46	—	—	23	7692	35
—	—	—	—	—	32414	—
53	—	—	—	274	19499	—
—	—	—	—	374	4375	—
—	193	—	—	—	18	—
3	7	35	—	—	11	10
—	—	—	—	—	—	—
89	—	—	—	6	3	—
5323	165	963	1174	13116	503	64669
4	—	—	—	—	—	—
276	229	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	38
2	—	—	—	—	—	—
26	986	62	60	20	—	56
—	—	—	3	—	—	—
740	162	271	732	115	—	—
—	—	—	9	—	—	—

Digitized by Google

Пшеніе				
Масло	Молоко и сливки.	Масло к.	Сыръ.	СТАНЦІИ.
Отпр.	ВЛЕНО.			
1848	—	4,31	0,12	Гродно.
—		—	—	Кузница.
9	—	0,05	—	Соколка.
—	—	—	—	Черная Вѣсь.
171	—	0,45	0,27	Бѣлостокъ.
52	—	0,31	0,63	Граевск. дорога.
24	—	0,02	0,54	Лапы.
—	—	—	—	Щепетово.
—	—	—	—	Чижовъ.
4	—	0,18	—	Малкинъ.
579	—	0,77	4,57	Зеленецъ.
—	—	0,02	0,35	Лоховъ.
—	—	—	—	Тлущъ.
—	—	—	—	Воломинъ.
480	—	0,70	0,95	Варшава.
—	—	—	—	Варш. Вѣнская дор.
—	—	—	2,17	Австрійскія дороги.
—	—	—	—	Евья.
—	—	—	—	Жосли.
—	—	—	—	Кошедары.
269	—	0,81	7,21	Либавск. дорога.
—	—	—	—	Провинишки.
10	—	0,02	0,98	Ковно.
26	—	0,03	—	Мавруцы.

Прил. 22 - 4.

Digitized by Google

Г.				1876			
	5			1		2	
ровье.	Сыръ.			Мясо всякое.		Птицы домашнія.	
Приб.	Отпр.	Приб.		Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
—	—	—		—	—	—	—
—	222	—		4	—	—	—
18	—	3		—	—	—	—
88	448	14		874	1031	—	—
20	—	—		—	—	—	—
5245	1102	6		—	1131	—	604
—	3	—		—	—	—	—
584	7929			62204		19830	
00	100			87		98	

Digitized by Google

Ш е н і е				
Ма	око и вки.	Масло к.	Сыръ.	СТАНЦІИ.
Отн	В Л Е Н О.			
	—	—	—	Козлова-Руда.
	—	—	2,32	Пильвишки.
	—	—	—	Вильковишки.
	—	0,59	4,91	Вержболово.
	—	—	—	Эйдкуненъ.
	—	—	21,74	Германск. д.
	—	—	—	Французск. д.
	00	100	100	Итого . . . .
				Отношеніе . .

Digitized by Google

г.			1876			
	5		1		2	
ровье.	Сыръ.		Мясо всякое.		Птицы домашнія.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
—	—	—	—	—	—	—
—	222	—	4	—	—	—
18	—	3	—	—	—	—
88	448	14	874	1031	—	—
20	—	—	—	—	—	—
5245	1102	6	—	1131	—	604
—	3	—	—	—	—	—
584	7929		62204		19830	
00	100		87		98	

Digitized by Google

Шеніе				
Ма	око и вки.	Масло к.	Сыръ.	СТАНЦІИ.
Отъ	В Л Е Н О.			
	—	—	—	Козлова-Руда.
	—	—	2,32	Пильвишки.
	—	—	—	Вильковишки.
	—	0,59	4,91	Вержболово.
	—	—	—	Эйдкуненъ.
	—	—	21,74	Германск. д.
	—	—	—	Французск. д.
	00	100	100	Итого . . . .
				Отношеніе . .

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

шавской Ж. Д. въ 1878 г.

	Колбаса.		Масло коровье.		Молоко и сливки.		Молоко сгущенное.		Мясо копченое.	
—	667	31,4	7816	19,8	1447	7,6	342	19,2	740	28,9
67	176	8,3	2060	5,2	1339	7	42	2,3	594	22,6
0,1	414	19,5	1843	4,6	1197	6,2	467	26,2	487	18,5
—	53	2,5	1736	4,4	1596	8,3	—	—	380	14,4
—	41	1,9	1897	4,8	2238	11,7	6	0,3	15	0,5
—	36	1,6	2305	5,8	1889	9,9	8	0,4	—	—
—	59	2,7	3615	9,1	2232	11,8	15	0,8	—	—
—	44	2	3465	8,8	1664	8,7	4	0,2	3	0,1
—	55	2,5	3625	9,2	1534	8	3	0,1	13	0,4
2,1	107	5	4208	10,6	1590	8,3	7	0,3	33	1,2
30,6	125	5,8	2468	6,2	1482	7,7	661	37,1	7	0,2
—	342	16,1	4316	10,9	820	4,3	224	12,5	350	13,3
100	2119	100	39354	100	19034	100	1779	100	2622	100

Digitized by Google

НЫДОВЪ.

Мясо непоимо-	ная.	Свинина.		Сыръ.		Телятина,	
2962	5,3	1056	20,7	424	4,1	—	—
1036	2,4	226	4,4	564	5,5	6	35,2
1682	7,8	250	4,9	366	3,5	—	—
1155	2,5	132	2,5	324	3,1	—	—
1002	6,4	63	1,2	332	3,2	—	—
274	11,9	22	0,4	501	4,9	11	84,7
167	15,3	17	0,3	787	7,6	—	—
544	5,1	18	0,3	699	6,8	—	—
230	14,1	5	0,1	1068	10,5	—	—
1862	9	12	0,2	1455	14,3	—	—
2584	6,3	1394	27,3	1560	15,3	—	—
5533	13,3	1902	37,3	2088	20,5	—	—
19031	100	5097	100	10168	100	17	100

Digitized by Google

Digitized by Google

НАЗВАНІЕ ПРОДУКТОВЪ.	къ Пете
Мясо свѣжее	1
— непоименованное	99
— соленое	74
— оленье	–
— копченое	24
Языки бычьи	–
Телятина	
Свинина	3
Ветчина	1
Колбасы	
Окорока	12
Живность	60
Поросята жив.	
— бит.	–
Зайцы	–
Дичь	120
Птица жив.	71
— бит.	7
Индюки жив.	
Гуси жив.	111
— бит.	–
Молоко	199
— сгущеное	
Скопы молочные	23
Масло коровье	405
Сыръ	51
Съѣстныя припасы	35

Digitized by Google

1877 годъ.			1878 годъ.			
къ Варшав.	къ Верж б.	Всего.	къ Петерб.	къ Варшав.	къ Верж б.	Всего.
9806	687	10651	5970	17247	196	23413
18113	327	28396	6537	12457	37	19031
1906	743	10054	2872	2996	3794	9662
99	—	99	—	54	24	78
1781	535	4724	253	2238	4131	2622
—	89	89	10	—	771	781
—	—	24	6	11	—	17
1641	123	2075	189	4808	100	5097
45	23	196	1077	247	112	1436
2288	117	2436	89	1834	196	2119
645	49	1945	66	612	40	718
15	6	6085	1206	15	—	1211
7	—	19	79	10	—	89
5	3	8	—	14	—	14
1643	—	1643	269	1069	66	1404
5417	912	18371	18070	5591	426	24087
12603	1193	20961	11730	22903	7089	41722
18	10	817	2341	87	—	2428
1	—	9	—	275	560	835
56900	15575	83611	2170	44055	16219	62444
27	13	40	18	8	76	102
92	—	20068	19033	1	—	19034
191	—	233	1582	197	—	1779
85	130	2580	2752	274	46	3072
14515	2377	57475	24896	12314	2144	39354
2837	709	8675	5855	3772	541	10168
3939	278	7759	4894	5720	713	11327

Digitized by Google

ВСЕ		
къ Петерб.	къ Варшав.	къ
6128	27053	
16493	30570	
10277	4902	
—	153	
2661	4019	
10	—	
30	11	
500	6449	
1205	292	
120	4122	
1317	1257	
7270	20	
91	17	
—	19	
269	2712	
30112	11008	
18895	35506	
3130	105	
8	276	
13306	100955	
18	35	
39009	93	
1624	388	
5117	359	
65479	26829	
10984	6609	
8436	9659	

Digitized by Google

Digitized by Google

Таблица № 25.

ЦАРСКОСЕЛЬСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Передвиженіе скота, по годамъ, станціямъ и мѣсяцамъ. 1875—1879 г.

Digitized by Google

СТАНЦІИ.	1875 г.				1876 г.				1877 г.			
	РОДЪЖИ											
	Коровъ.		Телятъ.		Коровъ.		Телятъ.		Коровъ.		Телятъ.	
	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.
С.-Петербургъ. .					54	96	13	14	49	89	36	27
Царское Село . .	Не	изв	ѣст	но.	61	26	9	7	48	21	18	36
Павловскъ. . . .					35	28	5	6	41	28	9	—
Всего. .	105		74		150		27		138		63	
% отношеніе .	100		100		142		36		131		85	

МѢСЯЦЫ.	1 8	
	РОДЪ	
	Большая скорость.	
	Коровъ.	Телятъ.
	П	Е
Январь.	—	—
Февраль.	—	—
Мартъ.	1	2
Апрѣль.	4	5
Май	1	1
Іюнь.	1	1
Іюль	3	—
Августъ.	6	8
Сентябрь.	9	1
Октябрь.	1	—
Ноябрь.	13	1
Декабрь.	—	—
Всего.	39	19

Digitized by Google

Таблица № 25.

1878 г.				1879 г.				Всего.		%	
В О Т Н Ы Х Ъ.											
Коровъ.		Телятъ.		Коровъ.		Телятъ.		Коровъ.	Телятъ.	Коровъ.	Телятъ.
Приб.	Отгр.	Приб.	Отгр.	Приб.	Отгр.	Приб.	Отгр.	Отправлено.			
52	69	35	21	42	72	10	15	326	77	62	45
33	27	11	24	35	14	8	5	88	72	16,7	42,1
36	25	10	11	37	28	7	5	109	22	20,7	12,8
121		56		114		25		525	171	100	100
151		75		108		33		—		—	

7 9 г.					
Ж И В О Т Н Ы Х Ъ.					
Малая скорость.		ВСЕГО.		%	
Коровъ.	Телятъ	Коровъ.	Телятъ.	Коровъ.	Телятъ.
Р Е В Е З Е Н О.					
1	1	1	1	0,8	4
3	—	3	—	2,6	—
9	1	10	3	8,7	12
4	1	8	6	7	24
25	2	26	3	22,8	12
6	—	7	1	6	4
5	—	8	—	7	—
4	—	10	8	8,7	32
4	—	13	1	11,4	4
8	1	9	1	7,8	4
5	—	18	1	15,7	4
1	—	1	—	0,8	—
75	6	114	25	100	100

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

БАЛТІЙ

Пере

Digitized by Google

Digitized by Google

Передв

Digitized by Google

Digitized by Google

Передв

Digitized by Google

7 6.					1 8 7 7.			
В А Р О В Ъ.								
омашняя ичь.	Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
3044	3157	4973	12061	1307	2850	3301	2083	6691
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	32	—	—	—	42	—	34
—	—	24	—	778	—	—	—	15
—	—	255	—	3563	—	3	—	185
—	—	617	18	89	—	4	—	43
658	8	35	—	310	—	327	—	14
5	—	—	108	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Таблица № 28.

	ВСЕГО.			Процентное отношеніе.		
	О	В	Ъ			
Мясо	Дичь битая и пт. жив.	Съѣстные припасы.		Мясо.	Дичь и птицы.	Съѣстные припасы.
Отпр.	Отправлено.	Отправлено.		Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.
16168	26807	9357		68	50,9	22,4
—	—	—		—	—	—
—	—	—		—	—	—
—	—	—		—	—	—
—	—	—		—	—	—
—	—	—		—	—	—
—	—	—		0,01	—	—
—	—	—		0,01	—	—
1	18	18		0,05	0,02	00,4
—	6	2		0,1	—	—
—	—	—		—	—	—
—	—	—		—	—	—

Digitized by Google

7 6.			1 8 7 7.					
В А Р О В Ъ.								
омашняя ичь.	Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	27	10	—	95	—	—	46	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	136	177	23	290	4	5	208	85
—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	86	481	27	354	439	—	1277	71
—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	84	194	—	2607	49	6	288	243
—	—	—	—	—	—	—	—	—
107	124	929	824	3839	59	625	374	717
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	55	12	80	9	—	5	14	28

Digitized by Google

Таблица № 28.

ВСЕГО.			Процентное отношеніе.		
ОВЪ					
Мясо	Дичь битая и пт. жив.	Съѣстные припасы.	Мясо.	Дичь и птицы.	Съѣстные припасы.
Отпр.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.
—	—	—	—	—	—
2	—	130	0,01	—	0,3
—	—	204	—	—	0,5
32	13	714	0,1	0,02	1,7
—	—	12	—	—	0,02
77	1590	3619	0,3	3	8,6
—	—	4	—	—	—
—	151	711	0,04	0,2	1,6
—	—	—	—	—	—
314	573	1065	4,9	1,1	2,5
—	—	5	—	—	—
47	4	76	0,5	—	0,1

Digitized by Google

7 6.			1 8 7 7.					
В А Р О В Ъ.								
омашняя ичь.	Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
14	1033	191	1913	30	230	24	799	86
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	319	17	97	12	43	—	276	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	5	12	288	4	—	—	23	7
—	3228	345	245	97	1994	86	2903	152
—	202	4	100	—	38	9	103	7
—	191	59	269	187	395	1	873	73
—	—	—	292	107	8	—	71	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1	307	4	—	—	27	14
—	5	5	564	4	616	—	194	28

Digitized by Google

Таблица № 28.

ВСЕГО.			Процентное отношеніе.		
ОВЪ					
Мясо в	Дичь битая и пт. жив.	Съѣстные припасы.	Мясо.	Дичь и птицы.	Съѣстные припасы.
Отпр.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.
792	2458	3560	5,2	4,6	8,4
—	—	—	—	—	—
157	256	1089	0,6	0,4	2,6
—	—	—	—	—	—
207	33	73	1,1	0,06	0,1
232	13634	7678	3	25,9	18,3
62	578	474	0,7	1,1	1,1
226	2439	1196	1	4,6	2,8
131	9	237	0,6	—	0,5
—	—	—	—	—	—
37	25	92	0,4	0,04	0,2
296	1298	207	—	2,4	0,5

№ 28—4

Digitized by Google

7 6.			1 8 7 7.					
В А Р О В Ъ.								
домашняя и дичь.	Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
—	—	—	3	6	—	—	4	—
64	27	54	66	459	1	413	70	887
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	4	93	6	3	—	13	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	4	5	—	—	4	10
—	—	—	—	—		—	—	—
527	759	1168	144	3705	14	2388	1437	1611
—	—	1	7	6	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	3	—
66	—	279	31	16	126	47	136	169
—	699	327	95	9	3	—	68	9
—	102	41	329	—	414	—	35	38

Digitized by Google

Таблица № 28.

ВСЕГО.			Процентное отношеніе.		
ОВЪ.					
Мясо	Дичь битая и пт. жив.	Съѣстные припасы.	Мясо.	Дичь и птицы.	Съѣстные припасы.
Отпр.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.
—	19	13	—	0,03	0,03
163	96	535	0,9	0,1	1,2
—	2	4	0,02	—	—
128	14	50	0,6	0,02	0,1
—	—	—	—	—	—
17	—	35	0,6	—	0,08
—	—	—	—	—	—
313	168	4021	1,9	0,3	9,6
55	5	17	0,3	—	0,04
—	—	3	—	—	—
102	382	197	0,1	0,7	0,4
37	69	908	0,9	0,1	2,2
1716	1995	4582	4,8	3,7	10,9

Digitized by Google

6.			1 8 7 7.					
В А Р О В Ъ.								
омашняя чь.	Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
—	—	—	3	6	—	—	4	—
64	27	54	66	459	1	413	70	887
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	4	93	6	3	—	13	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	4	5	—	—	4	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—
527	759	1168	144	3705	14	2388	1437	1611
—	—	1	7	6	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	3	—
66	—	279	31	16	126	47	136	169
—	699	327	95	9	3	—	68	9
—	102	41	329	—	414	—	35	38

Digitized by Google

Таблица № 28.

ВСЕГО.			Процентное отношеніе.		
О	В	Ъ.			
Мясо	Дичь битая и пт. жив.	Съѣстные припасы.	Мясо.	Дичь и птицы.	Съѣстные припасы.
Отпр.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.
—	19	13	—	0,03	0,03
163	96	535	0,9	0,1	1,2
—	2	4	0,02	—	—
128	14	50	0,6	0,02	0,1
—	—	—	—	—	—
17	—	35	0,6	—	0,08
—	—	—	—	—	—
313	168	4021	1,9	0,3	9,6
55	5	17	0,3	—	0,04
—	—	3	—	—	—
102	382	197	0,1	0,7	0,4
37	69	908	0,9	0,1	2,2
1716	1995	4582	4,8	3,7	10,9

Digitized by Google

7 6.			1 8 7 7.					
В А Р О В Ъ.								
домашняя ичь.	Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
—	3	—	23	-	—	—	309	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	3	—	—	—	—	—	309
—	—	—	—	23	—	—	—	—
93	10250		18011		7286		11638	
1	191		87		68		217	

Digitized by Google

Таблица № 28.

	С Е Г О.		Процентное отношеніе.		
	О	В	Ъ.		
Мясо	Дичь битая и пт. жив.	Съѣстные припасы.	Мясо.	Дичь и птицы.	Съѣстные припасы.
Отпр.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.
3	—	907	0,02	—	2,2
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
21	52635	41786	100	100	100
	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

	1 8 7 7.					
В А Р О В Ъ.						
р ъ.	Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.	
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
2141	6754	6240	43	8757	478	2237
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	237	—	—	—	—
—	—	567	—	—	—	19
4	—	274	—	4	—	—
2	—	1560	—	—	—	14
5	—	487	—	—	1089	—
7	—	341	—	3	—	4
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Таблица № 29.

	О.	Проц. отношеніе.		
	в	ъ.		СТАНЦІИ.
Масло	Сыръ	Масло и скопы.	Сыръ.	
Отпр.	Прибыло.	Отправлено.	Отправлено.	
9218	3012	28,8	2,2	С.-Петербургъ.
—	—	—	—	Лигово.
—	—	—	—	Сергіево.
—	—	—	—	Стрѣльна.
—	—	—	—	Нов.-Петергофъ.
—	—	0,02	—	Ст.-Петергофъ.
—	—	0,03	—	Ораніенбаумъ.
—	1089	—	0,8	Кр. Село.
14	—	0,02	—	Гатчино.
30	—	0,02	—	Тосно.
—	—	—	—	Лисино.
—	—	—	—	Владимірская.

Digitized by Google

6.	1 8 7 7.						
О В А Р О В Ъ.							
ы р ъ.		Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.	
	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	20	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
1	4	28	8	788	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
8	—	335	63	4684	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
	38	47	399	730	—	—	20
	—	—	—	—	—	—	—
7	324	1768	1435	2532	380	142	263
	—	—	—	—	—	—	—
	—	225	4	—	—	—	—

Digitized by Google

Таблица № 29.

Г О.		Проц. отношеніе.		СТАНЦІИ.
в		ъ.		
Масло	Сыръ	Масло и скопы.	Сыръ.	
Отпр.	Прибыло.	Отправлено.	Отправлено.	
—	—	—	—	Горвицы
—	—	0,1	—	Елизаветино.
—	—	0,2	—	Кикерино.
245	1	2,3	—	Волосово.
—	—	0,7	—	Вруда.
24	133	21,6	0,1	Молосковицы.
—	—	0,4	—	Веймарнъ.
109	3	3,2	—	Ямбургъ.
—	—	—	—	Сала.
1640	869	14,8	0,6	Нарва.
—	—	0,1	—	Корфъ.
169	—	0,6	—	Вайвара.

Digitized by Google

6.		1 8 7 7.					
О В А Р О В Ъ.							
ы р ъ.		Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.	
	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
	14	438	28	—	—	384	1
	—	—	—	—	—	—	—
5	—	307	—	380	—	122	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	243	—	—	—	52	—
5	105	1208	76	32	—	371	232
9	4	49	—	—	—	11	—
	—	137	26	—	—	6	9
	—	75	13	—	—	23	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	149	1	—	—	—	—
6	—	1568	63	—	—	745	—

Digitized by Google

Таблица № 29.

Г О.		Проц. отношеніе.		СТАНЦІИ.
В		Ъ.		
Масло	Сыръ.	Масло и скопы.	Сыръ.	
Отпр.	Прибыло.	Отправлено.	Отправлено.	
264	2358	2,1	1,7	Іеве.
—	—	0,04	—	Котхель.
208	1287	1,2	0,9	Изенгофъ.
—	—	—	—	Сонда.
448	128	1,0	0,09	Каппель.
1394	2149	6,5	1,6	Везенбергъ.
68	62	0,2	0,04	Катериненъ.
218	44	0,7	0,03	Тапсъ.
161	114	0,3	0,08	Ассъ.
—	—	—	—	Ракке.
192	—	0,3	—	Вегева.
1337	5320	2,8	4	Лейсгольмъ

Digitized by Google

6.	1877.						
О В А Р О В Ъ.							
ы р ъ.		Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.	
	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
	—	—	6	—	—	—	—
	4	1011	1140	15	34	143	267
	—	—	—	—	—	—	—
	4	41	13	—	6	—	3
	—	—	—	—	—	—	—
	—	21	3	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
	1858	1925	2429	36	66	427	3087
	—	40	9	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
	1369	—	28	—	—	3489	46
	612	43	181	3	—	4	3
	295	933	1754	7	—	2318	3599

Digitized by Google

Таблица № 29.

Г О.		Проц. отношеніе.		СТАНЦІИ.
в		ъ.		
Масло и	Сыръ.	Масло и скопы.	Сыръ.	
Отпр.	Прибыло.	Отправлено.	Отправлено.	
11	—	—	—	Таббиферъ.
1193	554	3,3	0,4	Дерптъ.
—	—	—	—	Лехтсъ.
80	7	0,3	—	Шарлотенгофъ,
—	—	--	—	Кеддеръ.
4	3	0,02	—	Разикъ.
—	—	—	—	Лаахтсъ.
1458	7844	3,7	5,8	Ревель.
8	—	0,04	—	Кегелъ.
—	—	—	—	Лодензее.
25	5237	0,1	3,9	Балтійскій портъ.
77	58	0,2	0,04	Гатчино Вар,
736	4285	2,5	3,2	Тосно Ник.

Digitized by Google

6.		1 8 7 7.					
О В А Р О В Ъ.							
ы р ъ.		Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.	
	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
0	—	4	—	—	—	9317	-
5	—	—	—	—	—	4794	—
	20296	—	4	—	—	—	13116
	3959	—	—	—	—	—	995
31045		17409		9250		23915	
123		26659 97				94	

Digitized by Google

Таблица № 29.

	О.	Проц. отношеніе.		СТАНЦІИ.
	в	ъ.		
Масло ко	ыръ.	Масло и скопы.	Сыръ.	
Отпр.	рибыло.	Отправлено.	Отправлено.	
				Морское сообщеніе.
7	6162	0,6	57,3	Ревель.
—	2034	0,01	16,5	Балтійскій портъ.
—	—	—	—	Москва.
—	—	—	—	Петербургъ.
193	2761	100	100	

UNIV. OF CALIFORNIA
Digitized by Google

Digitized by Google

Та

БАЛТІЙСКА

Передвиженіе мя

товъ по

НАЗВАНІЕ ПРОДУКТОВЪ.	Январь.	
	Пуды.	%
Мясо всякое	9921	32,7
Дичь живая и битая . .	4965	33,3
Птица домашняя	589	15,9
Съ ѣстные припасы . . .	184	1,8
Масло коровье	901	4,6
Молочные скопы	157	1
Сыръ	169	0,5

Digitized by Google

1		8		7		9			
Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Май.		Іюнь.	
Пуды.	%	Пуды.	%	Пуды.	%	Пуды.	%	Пуды.	%
4334	14,3	5656	18,6	1501	4,9	264	0,8	295	0,8
16[illegible]	1,1	279	1,8	85	0,5	—	—	—	—
215	5,8	449	12,1	11	0,2	48	1,3	18	0,4
370	3,7	1040	10,5	2596	25,2	1019	10,3	398	4,6
979	5,1	1189	6,1	1282	6,7	1344	7	1622	8,4
222	1,4	2708	18,2	1500	10.1	1750	11,8	2763	18,6
185	0,6	2058	7,1	7146	24,7	6025	20,8	117	0,4

Digitized by Google

	Іюль.		Авгу
	Пуды.	%	Пуды.
	248	0,8	18
	—	—	
	42	1,1	5
	261	1,6	27
	1398	7,2	176
	1597	10,7	125
	474	1,6	48

Digitized by Google

Digitized by Google

Таблица № 31.

ГРУППА ФИНЛЯНДСКИХЪ Ж. Д.

Передвиженіе скота по станціямъ и мѣсяцамъ

1875—1878 гг.

Digitized by Google

1. Гельсингфорсо-Тавастгу

СТАНЦІИ ОТПРАВЛЕНІЯ.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	ВСЕГО.	%
	Головъ.					
Гельсингфорсъ . . .	98	122	63	129	402	3
Сернэсъ	—	—	—	16	16	0,1
Мальмъ	—	1	—	2	3	—
Диккурсбю	33	1	2	4	40	0,3
Черво	98	48	36	44	226	1,6
Тресксэнда	248	236	71	202	757	5,6
Іокела	6	12	6	17	41	0,3
Хювинге	126	109	41	51	327	2,4
Рихимяки	61	21	66	36	184	1,3
Рюттиля	7	13	—	3	23	0,1
Леппекоски	15	2	1	1	19	0,1
Туренги	129	76	93	54	352	2,6
Тавастгусъ	220	249	196	208	873	6,5
Хикіе	12	10	20	9	51	0,3
Ойсъ	36	31	47	35	149	1,1
Лаппила	6	3	2	12	23	0,1
Ярвела	15	25	78	70	188	1,4
Херрала	10	15	18	12	55	0,4
Весіярви	1	8	—	1	10	—
Лахтисъ	84	40	123	66	313	2,3
Нюбю	60	109	56	16	241	1,8
Каусала	54	26	31	29	140	1
Кюммене	36	25	27	22	110	0,8
Коувола	—	—	4	2	6	—
Уттисъ	20	43	17	55	135	1
Кайпіасъ	9	5	12	9	35	0,2
Давидстадъ	30	1	14	5	50	0,3
Пульса	107	53	32	19	211	1,5
Симола	8	24	12	37	81	0,6
Нурмисъ	13	3	4	5	25	0,1

Digitized by Google

ско-Петербургская дорога.

СТАНЦІИ ОТПРАВЛЕНІЯ.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	ВСЕГО.	%
	Г	о	л	о	в	ъ.
Выборгъ	454	585	320	475	1834	13,7
Сэйніо	18	86	2	2	108	0,8
Галицино	921	408	144	36	1509	12,3
Перкярви	174	197	88	14	473	3,5
Новая Кирка . . .	150	151	108	93	502	3,7
Мустамяки	—	—	—	3	3	—
Райвола	40	87	32	10	169	1,2
Тереіоки	36	52	24	21	133	0,9
Бѣлоостровъ . . .	18	18	46	39	121	0,8
Левашово	3	1	7	3	14	0,1
Парголово	39	12	7	2	60	0,4
Шувалово	27	4	9	1	40	0,3
Удѣльная	16	8	3	70	97	0,7
Озерки	—	—	—	—	—	—
Ланская	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургъ . . .	718	452	536	402	2108	15,8
Общее движеніе:						
Ганге-Хювинг. д. .	74	67	78	78	297	2,2
Або-Тавастгуск. д. .	—	57	334	223	614	4,6
Борго-Червоск. д. .	13	29	16	41	99	0,7
Абоск. и Гангеск. д.	—	8	6	12	26	0,1
Абоск. и Боргос. д.	—	2	10	5	17	0,1
Гангеск. и Боргоск. д.	—	—	4	6	13	—
Сестрорѣцк. д. . .	1	2	—	—	3	—
Всего . . .	4244	3537	2849	2697	13327	100
Отношеніе . .	100	83	67	63	—	—

Digitized by Google

2. Ганге-Хювингская дорога.

СТАНЦІИ ОТПРАВЛЕНІЯ.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	Всего.	о'о
	Г	о	л	о	в	ъ.
Ганге	2	6	2	—	10	1,3
Лаппихъ	11	17	6	5	39	5,1
Экенесъ	5	4	1	3	13	1,7
Карисъ	11	4	10	10	35	4,6
Сварто	32	20	29	51	132	17,3
Лойо	32	46	11	7	96	12,6
Нуммела	23	21	11	4	59	7,7
Корпи	2	10	2	1	15	1,9
Хювинге	2	2	17	108	129	16,9
Общее движеніе:						
Гельс.-Петерб. . .	10	26	78	78	192	25,2
Або-Таммерф. . . .	—	7	6	12	25	3,2
Борг.-Кервос. . . .	—	2	7	6	15	1,9
Сестрорѣцк.	—	—	—	—	—	—
Всего . . .	130	165	180	285	760	100
Отношеніе . . .	100	126	138	219	—	—

Digitized by Google

3. Або-Таммерфорская дорога.

СТАНЦІИ ОТПРАВЛЕНІЯ.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	ВСЕГО.	%
	Г	о	л	о	в	ъ.
Товастгусъ	11	43	23	77	5,6
Паройа	8	1	53	62	4,5
Курила	3	3	9	15	1
Таммерфорск	14	18	21	53	3,8
Лембойсъ	1	6	8	15	1
Віала	7	24	4	35	2,5
Тойала	11	5	11	27	1,9
Урдіола	19	32	7	58	4,2
Форса	19	8	4	31	2,2
Койвисто	40	19	18	77	5,6
Лойміоки	19	74	78	171	12,4
Кюре	5	3	19	27	1,9
Аура	1	5	8	14	1
Люндо	—	3	2	5	0,3
Або	52	35	9	96	7,1
Общее движеніе:					
Гельс.-Петерб.	18	334	223	575	41,9
Гагне-Хюв.	1	6	12	19	1,3
Борго-Керв.	--	10	15	15	1
Всего	229	629	514	1372	100
Отношеніе	100	274	224	—	—

Digitized by Google

Гельсингфорсо-Тавостгуско-Петербургская дорога.

МѢСЯЦЫ	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	Всего.	%
	Г	о	л	о	в	ъ.
Январь	219	53	49	54	375	2,8
Февраль	67	83	45	45	240	1,8
Мартъ	221	126	166	68	581	4,3
Апрѣль	597	455	246	248	1546	11,6
Май	614	802	518	517	2451	18,3
Іюнь	667	557	693	367	2284	17,1
Іюль	519	559	229	305	1612	12
Августъ	185	189	265	275	914	6,8
Сентябрь	342	250	174	289	1055	7,9
Октябрь	390	273	221	250	1134	8,5
Ноябрь	267	144	134	173	718	5,3
Декабрь	156	46	109	106	417	3,1
Всего . . .	4244	3537	2849	2697	13327	100
Отношеніе . . .	100	83	67	63	—	—

Digitized by Google

Ганге-Хювингинская дорога.						Або-Тавастгусо-Таммерфорская дорога.				
1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	Всего.	o/o	1876 г.	1877 г.	1878 г.	Всего.	o/o
Годовъ.										
не было движенія.	не показано.	—	8	8	1,3	не показано.	9	16	25	2,2
		3	1	4	0,7		4	4	8	0,7
		2	13	15	2,5		59	52	111	9,7
		16	16	32	5,3		76	57	133	11,6
10		28	125	163	27,3		92	102	194	16,9
18		19	8	45	7,5		104	57	161	14
16		5	16	37	6,1		83	24	107	9,3
18		10	28	56	9,4		22	43	67	5,8
16		17	20	53	8,9		60	85	145	12,7
20		46	30	96	16,1		52	49	101	8,8
29		25	12	66	11		42	15	57	4,9
3		9	8	20	3,4		26	10	36	3,1
130		180	285	595	100		629	514	1143	100
—		100	158	—	—		100	81	—	—

Digitized by Google

Digitized by Google

Пере

Станціи отправленія.	1 8					
	Ц Е Н Т					
	Дичь и птица.		Говядина и свинина.		Съѣст припа	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	
Гельсин. Пет. д.						
Гельсингфорсъ .	76,5	1020,5	1744,5	12539	712	
Сэрнэсъ	—	—	0,5	52	1	
Мальмъ	—	—	—	—	—	
Диккурсбю. . .	—	—	1	8,5	0,5	
Керво	—	—	35,5	747	4,5	
Керво-Борго. . .	0,5	0,5	10	96	18,5	
Трескэндэ . . .	0,5	—	137	237	27	
Іокела	—	—	8	57	—	
Хювинге	5,5	2	421,5	172,5	5,5	
Рихимяки . . .	0,5	9,5	199,5	381	14,5	
Рюттиля	0,5	—	83	27,5	6	
Леппекоски. .	1	1	12	91	2	
Туренги	4	—	157,5	42,5	28,5	
Тавастгусъ . .	432	95,5	1957	3517,5	828,5	
Хикіе.	0,5	—	209,5	32,5	6	
Ойсъ	1	—	244	41	14,5	
Лоппила	—	—	148	2	—	
Ярвела	20	—	690,5	31,5	96,5	
Херрала	3	1,5	267,5	5,5	0,5	
Весіярви	99,5	—	129,5	156	42	
Лахтисъ	456	0,5	2699	244,5	107	

Digitized by Google

7 5.							1 8					
ЕРОВЪ.							ЦЕНТНЕ					
ые ы.	Молоко.		Сыръ.		Масло.		Дичь и птица.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.	
риб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
18,5	—	4	139	10	2776	—	85,5	1	92,5	50,5	29	14
2,5	281,5	—	152	—	500	11	35	—	537,5	72	25	6
29	—	—	544	6,5	2300	301,5	1	2,5	16	277	18,5	27,5
—	—	—	—	—	—	2,5	0,5	—	2,5	78	2	5,5
34	—	—	301	0,5	86	48	1	5	21	150,5	15,5	12
33,5	—	—	6,5	10,5	728	96,5	89,5	27	82,5	510,5	2,5	15
3	—	—	—	5	975	16	546,5	30	414,5	443,5	11	62,5
6,5	—	—	—	14	575	—	59,5	6	66	1,5	2,5	6
15	3,5	—	—	15	2142	5,5	351,5	2	50,5	77,5	1	26
10	—	—	—	0,5	0,5	0,5	—	—	—	37,5	—	5
341,5	34	3,5	30	337,5	8242	762	1891,5	134,5	1539	4076,5	138	243,5
13	5233	—	—	—	1020	84	24,5	—	—	220	2	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,5	—	—
7	913	—	—	—	67	—	58	—	342	257,5	5	13,5
31,5	737,5	—	18	3,5	563	18	197,5	2,5	19	181,5	3,5	66
70,5	8	—	—	—	7,5	47,5	11	11	19,5	168,5	30	41,5
52	0,5	—	—	—	60,5	134	0,5	—	—	473	—	9,5
71,5	—	6,5	—	1	27	347,5	—	—	8	483	—	14
63,5	—	—	—	1,5	1,5	144,5	—	2	—	223,5	—	23,5
59,5	—	737,5	—	—	—	257,5	—	1	0,5	775	5,5	343,5
26,5	—	—	—	—	0,5	5,5	—	5	2,5	146,5	11	40
47	—	—	—	—	—	21,5	—	—	—	85	—	23

Digitized by Google

7	6.		
Р О В Ъ.			
Молоко.		Сыръ.	
Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
0,5	4	184,5	11
292,5	—	176	—
3	1	673,5	1
—	—	—	2
—	—	277,5	27,5
—	—	13	9,5
—	1,5	55,5	1
—	—	—	25
3	—	—	25,5
1,5	—	—	—
6.5	4	27	293
5343,5	—	—	—
—	—	—	—
925,5	—	—	0,5
3	—	1,5	0,5
—	2	—	—
—	—	—	—
—	—	—	2,5
—	—	—	—
—	19	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—

Станціи отправленія.	1 8				
	Ц Е Н Т				
	Дичь и птица.		Говядина и свинина.		Съѣст. припа
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.
Шувалово . . .	—	1	1,5	3,5	—
Удѣльная . . .	—	—	47,5	671,5	1,5
Ланская	—	—	—	—	—
Петербургъ . .	507	3755	16325,5	1260,5	1312,5
Ганге Хюмн. дор.					
Карпи	9	—	107	71	—
Нуммела	0,5	—	31,5	25	6
Лойа	1,5	—	126,5	13,5	22
Викрбю	—	—	—	—	—
Сварто	—	—	72	37,5	26
Карисъ	—	1	95	18,5	9,5
Экенэсъ	—	—	116	24	4
Лапвикъ . . .	—	—	8,5	31	32,5
Ганге	—	—	10,5	105,5	16,5
Або-Тав.-Таммерф. д.					
Парола	—	—	—	—	—
Курила	—	—	—	—	—
Тойала	—	—	—	—	—
Віаля	—	—	—	—	—
Лембойсъ . . .	—	—	—	—	—

Digitized by Google

7 5.													1 8
Н Е Р О В Ъ.							Ц Е Н Т Н Е						
ные сы.	Молоко.		Сыръ.		Масло.		Дичь и птица.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.		
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	
15	—	—	—	—	1	2,5	—	—	—	0,5	—	168,	
—	—	—	—	—	4,5	48,5	—	0,5	247,5	555,5	—	302	
—	—	—	—	—	—	2,5	—	3,5	—	—	—	—	
10,5	12,5	6259	187	247,5	328	26260,5	409,5	3886,5	13507,5	1120	1647,5	108	
6,5	22,5	1	1,5	—	24,5	3,5	—	—	44	54,5	3	3	
11	161,5	1,5	12,5	0,5	8	8	0,5	—	19	33,5	7,5	9,	
20	275	—	30	1,5	403	4,5	11,5	—	116	8	23,5	6,	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,5	
14,5	313	—	—	1,5	163	0,5	—	—	53	21,5	40	18	
14,5	4,5	—	50,5	—	433,5	4,5	—	0,5	76,5	21,5	18,5	25	
45	98,5	4,5	0,5	5	43	3	—	—	81	33	9	18	
3	9,5	—	—	—	1	3	—	—	35,5	50	—	13,	
61,5	5,5	454	3	12	9,5	12	—	40	22,5	122,5	9,5	14,	
—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	1	10,5	61,5	83,	
—	—	—	—	—	—	—	0,5	—	105	7	2	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	63,5	11	6,5	11,	
—	—	—	—	—	—	—	2	—	32	2	29,5	3	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	26,5	1,5	28,5	1	

Digitized by Google

7 6.			
Р О В Ъ.			
Молоко.		Сыръ.	
Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
—	—	—	—
3	3	—	—
—	—	—	—
19	6391,5	110	327
4	—	3,5	1
339,5	—	8	—
564,5	0,5	5,5	5
—	—	—	—
304,5	—	15,5	—
42	0,5	28	1,5
84,5	6	2	16
—	—	—	—
2,5	320	7	22
12	1,5	—	0,5
24,5	—	14,5	21,5
9	—	—	7
54,5	5	1,5	—
1256,5	—	—	1

Станціи отправленія.	1 8				
	Ц Е Н Т				
	Дичь и птица.		Говядина и свинина.		Съѣс при
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.
Таммерфорсъ. .	—	—	—	—	—
Урдіола	—	—	—	—	—
Форса	—	—	—	—	—
Койвисто . . .	—	—	—	—	—
Лойміоки . . .	—	—	—	—	—
Кюре	—	—	—	—	—
Аура.	—	—	—	—	—
Люндо	—	—	—		—
Або	—	—	—	—	—
Всего въ 1875 г.	5065		30394		365
1876	5077		26873		395
1877	4426		33056,5		435
1878	4005		30321		539
Проц. отношеніе. 1875	100		100		10
1876	100		88		10
1877	87		108		11
1878	79		99		14

Digitized by Google

3 7 5.													1 8
Н Е Р О В Ъ.								Ц Е Н Т Н Е					
гные асы.	Молоко.		Сыръ.		Масло.		Дичь и птица.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.		
Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	
—	—	—	—	—	—	—	309	4	299	126,5	188,5	29	
—	—	—	—	—	—	—	7	—	327,5	7	48,5	6,	
—	—	—	—	—	—	—	—	1,5	0,5	15,5	7	20,	
—	—	—	—	—	—	—	5	—	138,5	26,5	29	3,	
—	—	—	—	—	—	—	1	—	10	17,5	11	1,	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	0,5	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	7,5	1,5	1	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	3,5	65,5	177	241	64	54,	
7	19868		2122		38218		5077		26873		3958,5		
8	26255,5		2548,5		40347,5								
4	32797,5		3136,5		35346,5								
7,5	36382,5		4310,5		44777								
0	100		100		100								
9	135		120		105								
9	165		147		92								
7	180		202		116								

Digitized by Google

7 6.

Р О В Ъ.

Молоко.		Сыръ.		
Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	От
50	1322	18	66,5	618
31,5	—	17	3	113
—	—	—	—	7
178,5	0,5	—	8	38
—	59,5	—	—	23
—	—	—	—	1
—	—	—	—	6
88,5	—	—	—	-
—	156	92,5	38,5	19
26955,5		2548,5		

Digitized by Google

3 7 5.																								
Н Е Р О В Ъ.																								
гные асы.		Молоко.				Сыръ.				Масло.														
Приб.		Отпр.		Приб.		Отпр.		Приб.		Отпр.		Приб.												
—		—		—		—		—		—		—												
—		—		—		—		—		—		—												
—		—		—		—		—		—		—												
—		—		—		—		—		—		—												
—		—		—		—		—		—		—												
—		—		—		—		—		—		—												
—		—		—		—		—		—		—												
—		—		—		—		—		—		—												
7		19868				2122				38218														
8		26255,5				2548,5				40347,5														
4		32797,5				3136,5				35346,5														
7,5		36382,5				4310,5				44777														
0		100				100				100														
9		135				120				105														
9		165				147				92														
7		180				202				116														

1 8					
Ц Е Н Т Н Е					
Дичь и птица.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.	
Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
309	4	299	126,5	188,5	29
7	—	327,5	7	48,5	6,
—	1,5	0,5	15,5	7	20,
5	—	138,5	26,5	29	3,
1	—	10	17,5	11	1,
—	—	—	0,5	0,5	—
—	—	4	7,5	1,5	1
—	—	—	—	—	—
3,5	65,5	177	241	64	54,
5077		26873		3958,5	

Digitized by Google

7 6.

Р О В Ъ.

Молоко.		Сыръ.		
Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	От
50	1322	18	66,5	618
31,5	—	17	3	113
—	—	—	—	7
178,5	0,5	—	8	38
—	59,5	—	—	23
—	—	—	—	1
—	—	—	—	6
88,5	—	—	—	-
—	156	92,5	38,5	19
26955,5		2548,5		

Digitized by Google

Digitized by Google

Степной скотъ—быки,—отправленные
и люкомъ, 13 Іюня 1879 года съ поѣзд
выгружены и

Всего в

По опредѣленію
зимаго по

Ве

№№ по порядку.	Кормленные и поенные.					
	Вѣсъ въ Москвѣ.		Вѣсъ въ Спб. въ 1-й разъ: до кормленія.		Вѣсъ въ Спб. во 2-й разъ: послѣ кормленія.	
1	26	—	25	19	26	3
2	32	5	31	27	31	24
3	30	25	30	5	30	16
4	34	10	33	20	33	15
5	30	35	28	35	30	34
6	30	20	30	17	30	4
	184	15	180	3	182	16

	7375 ф.	7203 ф.	7295 ф.
Убыло въ дорогѣ .	172 »	— »	
Прибыло въ Спб. .	93 »	— 79 »	
На 100% . . .	2,34 »	— 1,29 »	
Окончательная убыль	1,05 »	—	

*) Во всѣхъ опытахъ принятъ въ расчетъ вѣс

Digitized by Google

' В Ы И О П Ы Т Ъ *).

зъ Москвы въ обыкновенныхъ товарныхъ вагонахъ съ 4-мя окнами
омъ № 32, прибыли въ С.-Петербургъ 15 Іюня въ 7 часовъ утра,
взвѣшены въ 8 часовъ 45 минутъ утра.

, пути были: 38 часовъ 45 минутъ.

№№ по порядку.	Только военные.						№№ по порядку.	Не кормленные и не военные.					
	Вѣсъ въ Москвѣ.		Вѣсъ въ Спб. до поенія.		Вѣсъ въ Спб. послѣ поенія и кормленія.			Вѣсъ въ Москвѣ.		Вѣсъ въ С.-Петерб. I.		Вѣсъ въ С.-Петерб II. послѣ кормленія.	
7	32	5	30	1	30	19	13	27	20	24	13	26	9
8	29	20	26	37	29	1	14	27	20	25	18	26	37
9	29	20	26	38	29	9	15	29	—	26	29	28	29
10	25	25	24	3	24	34	16	28	—	25	32	27	21
11	31	15	29	12	30	14	17	30	10	28	7	29	34
12	31	20	29	25	30	33	18	29	15	26	7	27	30
							19	29	35	27	34	33	24
							20	27	10	24	12	26	7
	179	25	166	36	174	30		228	30	208	32	226	31

7185	ф.	6676	ф.	6990	ф.	9150	ф.	8350	ф.	9071	ф.
509	»	—	»	—	»	800	»	—	»	—	»
—	»	314	» =	195	»	—	»	721	» =	79	»
—	»	7,08	» =	4,70	»	—		8,73	» =	8,63	»
—	»	2,38	»	—		—		0,10	»	—	

ь полученнаго изъ вагона навоза, который здѣсь не показанъ. Свѣдѣнія объ опытахъ доставлены

Digitized by Google

Степной скотъ—быки,
и люкомъ, 13 Іюня 1

№№ по порядку.	Кормленные		
	Вѣсъ въ Москвѣ.		Въ С.-П бургѣ в разъ до ленія
1	29	—	27
2	31	10	29
3	33	—	31
4	27	—	25
5	32	5	30
6	31	20	29
	183	35	173

7355 ф. 6954 ф. 714
Убыло въ дорогѣ . . . 40
Прибыло въ С.-П.-Б. . 19
На 100% . . . . .
Окончательная убыль .

Управленіемъ Николаевской жел

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

YD 23682

RETURN TO: CIRCULATION DEPARTMENT
198 Main Stacks

LOAN PERIOD 1 Home Use	2	3
4	5	6

ALL BOOKS MAY BE RECALLED AFTER 7 DAYS.
Renewals and Recharges may be made 4 days prior to the due date. Books may be renewed by calling 642-3405.

DUE AS STAMPED BELOW.

FEB 01 2008		

UNIVERSITY OF CALIFORNIA, BERKELEY
Berkeley, California 94720-6000

Digitized by Google

Digitized by Google